

27 (315) ROK VII 6 LIPCA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR

Z LOTU PTAKA

DOSKONAŁE WYCZYNY WANDY SZEMPLIŃSKIEJ

Dnia 5 czerwca br. pilotka Warszawskiego Aeroklubu LL — Wanda Szemplińska wykonała na szybowcu „Żuraw" z pasażerem przelot docelowo-powrotny na trasie Warszawa — Siedlce — Warszawa, przebywając odległość około 160 km. Wyczyn Szemplińskiej, z chwilą zatwierdzenia go przez Komisję Sportową ARP, zapełni puste dotąd miejsce w tabeli krajowych rekordów kobiecych w klasie szybowców dwumiejscowych.

W dniu 17 czerwca br. pilotka Szemplińska wykonała na szybowcu dwumiejscowym z pasażerem drugi przelot — po trasie trójkątnej 100 km, uzyskując rekordową szybkość 55,4 km/godz. Również dokumentacja tego wyczynu została skierowana do Komisji Sportowej ARP, w celu zatwierdzenia go jako krajowego rekordu kobiecego w klasie szybowców dwumiejscowych. (A. Z.)

W 15 ROCZNICĘ PRZELOTU WALEREGO CZKAŁOWA

W miesiącu czerwcu br. minęła 15 rocznica pierwszego na świecie przelotu bez lądowania na trasie Moskwa — Ameryka przez Biegun Północny, dokonanego przez lotników radzieckich z Walerym Czkałowem na czele.

W związku z rocznicą, jeden z uczestników tego wspaniałego lotu, Bohater Związku Radzieckiego — Grzegorz Bajdukow wygłosił w sali Muzeum Politechnicznego w Moskwie referat, poświęcony bohaterskiej wyprawie lotników radzieckich. (j)

BECZKA STEROWANA NA HOLU

W dniu 18 czerwca br. w Bielsku-Białej podczas wykonywania lotów sprawdzających polskiego szybowca akrobacyjnego IS-4 „Jastrząb", pilot-oblatywacz Głównego Instytutu Lotnictwa Andrzej Abłamowicz wykonał po raz pierwszy w Polsce beczkę sterowaną na holu. Pilotem holującym był Ryszard Kosioł.

W. N.

ZAŁOGA GIL-u NA CZEŚĆ 22 LIPCA

Czyn produkcyjny dla uczczenia 8 rocznicy Manifestu Lipcowego, od chwili rzucenia apelu, wzrósł do wielkiego twórczego współzawodnictwa mas pracujących w pomnażaniu sił Ojczyzny. Fala zobowiązań objęła już cały kraj. Wśród przystępujących do Czynu Lipcowego nie brak również ludzi lotnictwa. Na apel „Ursusa", kopalni „Siemianowice" i huty im. Dzierżyńskiego, jako pierwsi w lotnictwie odpowiedzieli pracownicy Głównego Instytutu Lotnictwa. Zobowiązania podjęte przez robotników, techników, inżynierów i konstruktorów GIL-u wyrażają się sumą 20 tysięcy zaoszczędzonych roboczogodzin, których wartość wynosi około 130 tysięcy złotych.

Czyn Lipcowy załogi Głównego Instytutu Lotnictwa niech będzie dla Was, piloci, modelarze, członkowie kół i pracownicy Ligi Lotniczej wezwaniem do wzmożenia wysiłków — włączenia się w nurt socjalistycznego współzawodnictwa, aby jak najgodniej uczcić wielkie Święto Odrodzenia, a tym samym wzmocnić potęgę naszej Ludowej Ojczyzny.

MŁODZIEŻ LOTNICZA NA ZLOT

Za 14 dni 200 000 młodzieży polskiej zbierze się w Warszawie na Zlocie Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej. Przebiegająca w całym kraju kampania zlotowa przyniosła wielki wzrost aktywności i inicjatywy całej młodzieży. W akcji tej nie brak także młodzieży lotniczej, która swą pracą, swymi zobowiązaniami włącza się w ogólny nurt ogromnego zrywu młodzieży dla uczczenia Zlotu.

Napływające z całego kraju doniesienia o podejmowanych zobowiązaniach świadczą o wysokim poziomie uświadomienia politycznego pilotów, członków i pracowników LL. Nie powinno to jednak wpływać na nas uspakajająco. Jeszcze nie wszędzie przeprowadzono odpowiednią akcję polityczno-uświadamiającą, zmierzającą do maksymalnej mobilizacji młodzieży w ramach czynu przedzlotowego. Jeszcze nie wszyscy piloci, nie wszyscy członkowie kół LL zrozumieli znaczenie tej wielkiej akcji. W związku z tym przed aktywistami naszej organizacji stoi poważne zadanie poprowadzenia odpowiedniej pracy agitacyjnej. Wiąże się to ściśle z wyborami delegatów na Zlot, którzy złożą meldunki Towarzyszowi Bierutowi z osiągnięć przedzlotowych. Muszą to być najlepsi, najaktywniejsi piloci i członkowie LL. Tylko tacy mogą reprezentować swoje jednostki na Zlocie. Będzie to dla nich zaszczytem i nagrodą za właściwy stosunek i postawę wobec stawianych przed nimi zadań.

Rozwijajcie współzawodnictwo przedzlotowe, podejmujcie zobowiązania dla uczczenia wielkiego lipcowego święta młodzieży! Realizując hasło „Przez wyczyny i rekordy na Zlot do Warszawy!" — staniecie się jego uczestnikami.

Poniżej podajemy kilka meldunków z terenu.

520 ZŁOTYCH

zaoszczędzi grupa szkolna pilotów szybowcowych Bielskiego ALL, wyrównując nawierzchnię lotniska. Ponadto grupa ta zobowiązała się m. in. wykonać pomoce naukowe oraz dwa modele redukcyjne szybowców.

Najmłodsi piloci Bielskiego ALL wzywają do podjęcia zobowiązań pozostałe grupy tego Aeroklubu oraz pilotów Śląskiego ALL.

JAK NAJRACJONALNIEJ WYKORZYSTYWAĆ ODPADKI

materiałów modelarskich? Problem ten zobowiązali się rozwiązać członkowie modelarni oddziałowej LL w Stalowej Woli. Oprócz tego zobowiązania indywidualne podjęli: kol. Wysibirski wykona na XVII Zawody Ogólnopolskie model szybowca wyczynowego własnej konstrukcji, wyszkoli kilku modelarzy I i II stopnia oraz wspólnie z kol. Szygendowskim zbudują model 40-metrowej wieży spadochronowej w skali 1:25. Kol. Szygendowski zobowiązał się również przeszkolić teoretycznie do I stopnia kilkudziesięciu kandydatów na skoczków spadochronowych oraz pomóc kol. Wysibirskiemu w zorganizowaniu kursów modelarskich. Kol. Flasza wykona model silnikowy na uwięzi.

Powyższe zobowiązania wykonane zostaną przed otwarciem Zlotu.

Władysław Kółeczko
Stalowa Wola

MODEL KADŁUBOWY „SMYK"

wykona kol. Bartaszkiewicz z modelarni szkolnej im. W. Czkałowa w Ołdrzychowicach, a kol. Adamowicz wykona balon o średnicy 3 m. Poza tym kierownik tej modelarni zobowiązał się wyszkolić przed terminem kilku modelarzy I stopnia, zwerbować trzech prenumeratorów SIM-u oraz wykonać model szybowca o rozpiętości skrzydeł 1,5 m.

Józef Budzyk
Ołdrzychowice

DODATKOWE POŁĄCZENIE LOTNICZE NA TRASIE KRAKÓW — GDAŃSK

W celu usprawnienia komunikacji lotniczej na linii Kraków — Warszawa — Gdańsk, uruchomiony został ostatnio dodatkowy, popołudniowy kurs samolotu PLL „Lot". Odlot z Krakowa o godz. 16.15 — przylot do Gdańska o godz. 19.20.

(S)

WYCIECZKI NA LOTNISKO

Począwszy od 15 czerwca br. Ośrodek Propagandowy w Częstochowie organizuje wycieczki na lotnisko, mające na celu zapoznanie miłośników lotnictwa z życiem i pracą pilotów oraz sprzętem lotniczym.

(S)



Książka to potężny oręż w walce o pokój. Żołnierze Wojsk Lotniczych doceniają znaczenie tego oręża organizując w swoich jednostkach kiermasze książek o tematyce lotniczej.
Foto: A. Spytek

NA NOWYM KURSIE LOTNICZEJ PRACY

Jak zapewne wiecie z prasy codziennej, niedawno odbyło się w Warszawie siódme plenarne posiedzenie Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, na którym Przewodniczący KC towarzysz Bolesław Bierut wygłosił referat pod tytułem „O umocnienie spójni między miastem i wsią w obecnym okresie budownictwa socjalistycznego".

Referat towarzysza Bieruta wyjaśnia każdemu z nas, dlaczego są u nas i skąd się biorą trudności w zaopatrzeniu, tłumaczy, jaka jest obecnie sytuacja międzynarodowa, wskazuje, co robić, aby szybciej zbudować socjalizm w Polsce, aby ludziom w naszym kraju było lepiej. Referat ten stanowi bojowy program naszej partii, — awangardy polskiej klasy robotniczej, pod wodzą której masy ludowe naszej ojczyzny walczą o to, by Polska stała się — według pięknych słów towarzysza Bieruta — „krajem żelaza, betonu i stali, krajem maszyn i elektryczności, krajem wysokiej techniki, krajem wielkiej metalurgii i wielkiej chemii, krajem żeglugi morskiej i portów powietrznych.

Wielkie to, poważne, ale i bardzo trudne zadanie. Nie możemy zapominać, że kraj nasz jest jednym z potężnych ogniw w światowym froncie pokoju, że siła jego i rosnąca wciąż potęga to nie tylko gwarancja naszej własnej niepodległości, ale i jeden z najskuteczniejszych sposobów na pokrzyżowanie i zdławienie łotrowskich planów amerykańskich podpalaczy świata i ich sługusów we wszystkich częściach świata.

Aby być silnym, trzeba mieć potężny, bardzo nowoczesny i sprawny przemysł. Ale przemysł — fabryki, huty, kopalnie — sam, rzecz jasna, nic produkować nie będzie, musi mieć ludzi, którzy nim będą kierować i w nim pracować. Dlatego też do pracy w przemyśle potrzeba coraz więcej ludzi, coraz więcej młodzieży. Ci z naszych czytelników, którzy chcieliby zostać lotnikami, a mieszkają na wsi lub w małych nieuprzemysłowionych miasteczkach, co uniemożliwia im trening i naukę w aeroklubie, mają więc wspaniałe możliwości do zrealizowania swoich marzeń. Także i ci, którzy marnują swoją młodość w służbie u bogaczy wiejskich — niech zgłaszają się do pracy w fabrykach lub PGR-ach, gdzie oprócz sprawiedliwego wynagrodzenia i możliwości nauki znajdą również możliwość zdobywania wiedzy lotniczej.

Wiele mówił w swym referacie towarzysz Bierut o młodzieży. Ma ona dziś jak najszersze możliwości realizowania swych marzeń i planów. Państwo ludowe daje nam wszystko, abyśmy mogli się uczyć, podnosić stale swe kwalifikacje i wydajnie pracować dla kraju. Dlatego też obowiązkiem każdego z nas, zetempowca czy niezorganizowanego, jest pracować nad podnoszeniem swoich umiejętności i wiadomości, jest umieć co dzień więcej, lepiej, praktyczniej, niż dnia poprzedniego. Musimy uczyć się stale i wszędzie, jeżeli chcemy być dobrymi budowniczymi potęgi naszej socjalistycznej Ojczyzny. Nie może być więcej miejsca w naszych aeroklubach, kołach LL i ośrodkach treningowych dla łazików i bumelantów, zarozumiałych „wszystkowiedzących" pyszałków, dla chuliganów i łamiących dyscyplinę. Musimy zaszczepić w sobie uparte, zaciekłe dążenie naprzód, upór w pokonywaniu trudności, wolę pięcia się wyżej.

Poważne zadania wynikają również dla nas z tych części referatu towarzysza Bieruta, w których mowa jest o naszej wsi. Jednym z podstawowych bowiem zadań jest zwiększenie naszej produkcji rolnej — walka o to, aby ziemia rodziła więcej, aby zbiory były przeprowadzane szybko i pomyślnie. Powinni o tym pamiętać zwłaszcza uczniowie wszystkich ośrodków szkoleniowych LL i piloci aeroklubów. Piękne mają tu pole do ochotniczego pomagania w żniwach naszym PGR-om i spółdzielniom produkcyjnym, a także drobno- i średniorolnym chłopom, do wykrywania ukrytych zapasów zboża u kułaków, do walki o wykonanie planu dostaw zboża dla państwa.

Przede wszystkim jednak mają oni największy obowiązek wielkiej i poważnej pracy społecznej — stałego, cierpliwego wyjaśniania drobno- i średniorolnym chłopom polityki partii i rządu, przekonywania ich o tym, że interesy wszystkich ludzi pracy w Polsce są wspólne i że wspólni są ich wrogowie.

W ten sposób polska młodzież lotnicza, latając z każdym dniem lepiej, wiedząc z każdym dniem więcej i aktywnie pracując społecznie wniesie swój wkład do wielkiej i bardzo trudnej walki, jaką pod wodzą Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i jej Przewodniczącego Bolesława Bieruta toczy dziś cały naród polski o lepszą przyszłość ojczystego kraju, o szczęście i dobrobyt ludzi pracy, o pokój.

LIDIA DAMM

PRZED ŚWIĘTEM LOTNICTWA ZSRR

W Związku Radzieckim w pełnym toku są przygotowania do Święta Lotnictwa, które odbędzie się w lipcu br. Piloci, członkowie kół DOSAAF, spadochroniarze, modelarze — podejmują liczne zobowiązania dla uczczenia zbliżającego się święta. Będzie ono wielką manifestacją siły i niezwyciężonej potęgi skrzydeł Kraju Rad, a jednocześnie potężnej woli pokoju przenikającej wszystkich ludzi radzieckiego lotnictwa.

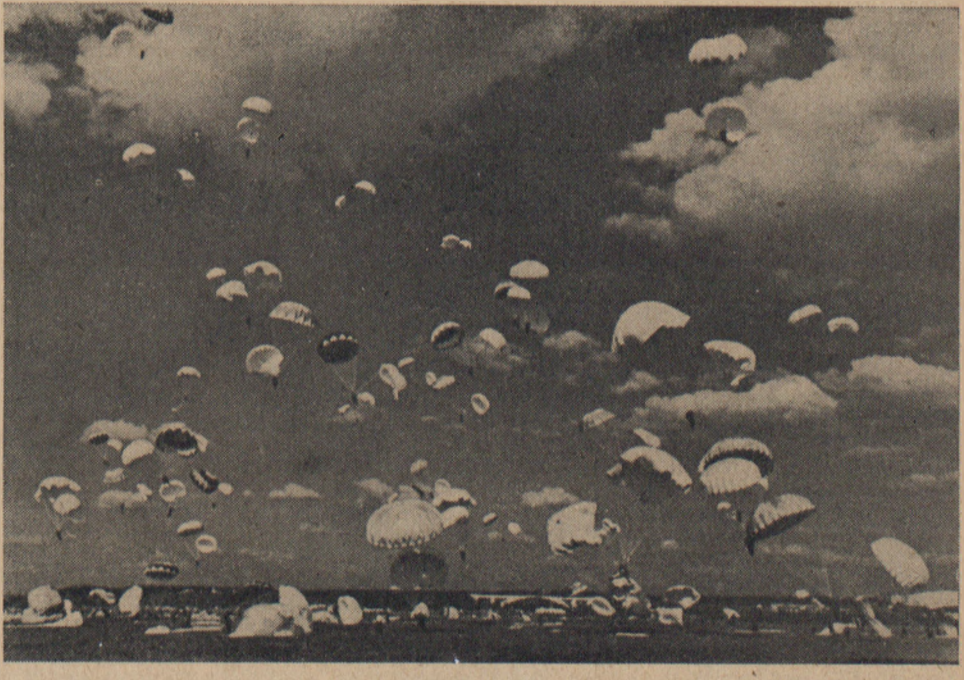
Członkowie koła DOSAAF przy moskiewskim kombinacie mięsnym im. Mikojana zobowiązali się np. zorganizować kilkadziesiąt wyjazdów propagandowych do podmiejskich kołchozów. W mieście Czirakczin (okręg Kaszka-Dariński) wre praca nad budową wieży spadochronowej. Aerokluby charkowski i kijowski wykonują swe zobowiązania, szkoląc spadochroniarzy w lądowaniu na punkt. W stolicy Czuwaszskiej Republiki Autonomicznej, w Ałatyrii odbędzie się wystawa lotnicza oraz zawody modelarskie.

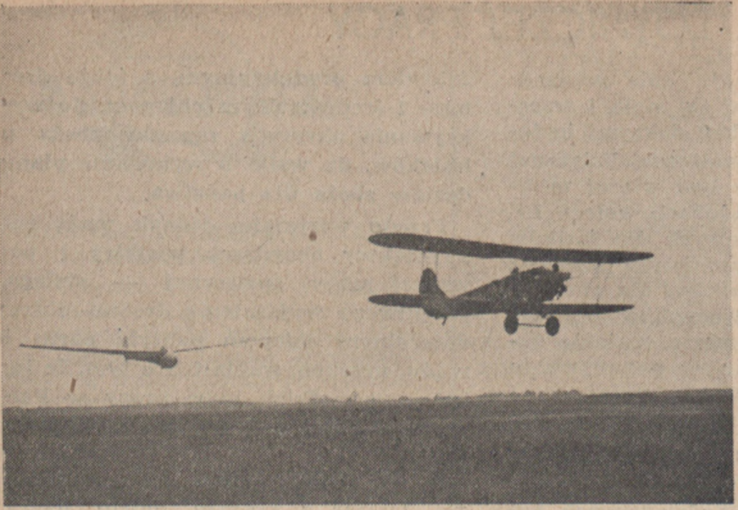
Dzień stalinowskiego lotnictwa będzie obchodzony, jak zawsze w Związku Radzieckim, bardzo uroczyście. Centralne pokazy odbędą się w Moskwie, następnie zaś w stolicach republik związkowych, we wszystkich miastach, miasteczkach, miastach — kołchozach i sowchozach na terenie całego ZSRR.

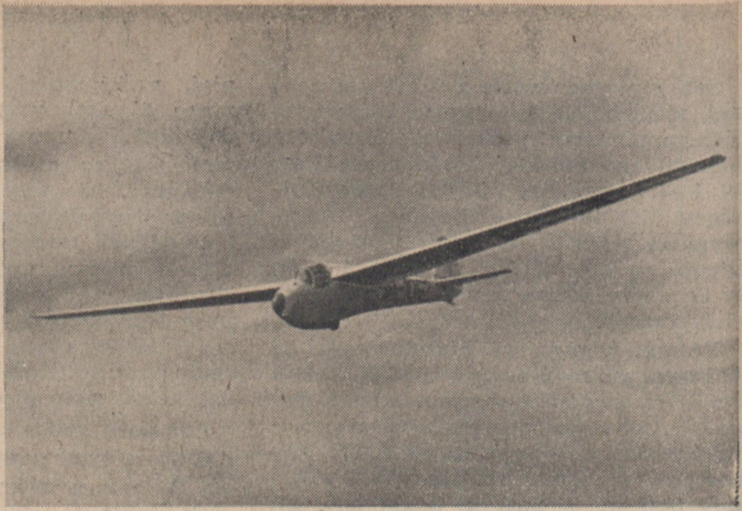
Święto lotnictwa radzieckiego będzie wielkim świętem ludzi radzieckich.

L.

Poniżej: fragment ze Święta Lotnictwa ZSRR w roku 1951.







IX KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

FLAGA Z MASZTU

O tym, że zawody szybowcowe to sprawdzian wyszkolenia i kwalifikacji wyczynowych zawodników, wiedzą wszyscy. Mówi o tym z reguły każdy regulamin zawodów w określeniu ich celu. Że jednak zawody takie — a zwłaszcza ogólnokrajowe — to również ogromna próba sprawności organizacyjnej kierownictwa i wydajności pracy personelu naziemnego oraz pilotów holujących — mówi się na ogół rzadko. A przecież od wysiłku tych ludzi i sumienności graniczącej bardzo często z prawdziwą ofiarnością, od wykonywania ich zadań — uzależnione są wyniki zawodów prawie w równej mierze jak od umiejętności samych zawodników.

Bo jakże wyglądałyby wyniki IX Krajowych Zawodów Szybowcowych, gdyby nie znaleźli się mechanicy — którzy w koniecznym wypadku potrafili wymienić silnik samolotu holującego w 5 godzin, zamiast w przewidzianym normą czasie dwóch dni roboczych, gdyby brakło meteorologów — którzy swój dzień pracy dla zawodników rozpoczynali niezmiennie o godz. 3 w nocy, gdyby wreszcie nie wystarczyło zapału pilotom holującym — którzy nierzadko po 8 godzin w ciągu jednego dnia latali niezmordowanie, ściągając szybowce z przygodnych lądowisk. Wyniki ich ofiarnej pracy, chociaż niepunktowane i nie publikowane oficjalnymi komunikatami z zawodów, mają wszelkie cechy tak samo doskonałych wyczynów, jak te, które zawodnicy osiągali w rozgrywanych konkurencjach. I dlatego trudno nie pisać o tym w reportażu, który ma być pełnym obrazem zawodów.

WYCZYNY POZA KONKURSEM

A poniedziałek 9 czerwca był właśnie przykładem zbiorowego wyczynu całego aparatu pomocniczego zawodów. Trudne warunki meteorologiczne rozegranej poprzedniego dnia konkurencji rozsiały szybowce po całej trasie długiego przelotu 300 kilometrowego. Ściągnięcie ich wszystkich do Kobylnicy powinno było zająć w normalnej sytuacji bite dwa dni. Sytuacja jednak nie była normalna. Alarmowała mianowicie prognoza meteo, w/g której we wtorek — 10 czerwca miały wystąpić szczególnie korzystne warunki dla powtórzenia konkurencji długiego przelotu docelowego.

Hasło było dostatecznie porywające. Ludzie porozumieli się bez słów. Operacyjny zawodów nie odchodził od telefonu, kierując sprężyście potężnym ruchem transportowym, mechanicy brali z miejsca nadlatujące szybowce w swe opiekuńcze ręce, uzupełniając ładunki tlenu i czujnie sprawdzając stan płatowców, a piloci holujący formalnie nie wychodzili z maszyn. Przełykali pośpiesznie dowożone im na start posiłki i wracali na trasę po kilkakroć, przywożąc za każdym razem nowe dwie „Muchy" na ogonie samolotu. Dzień był ciężki, ale opłacił się sowicie.

DOCEL 300 PO RAZ DRUGI

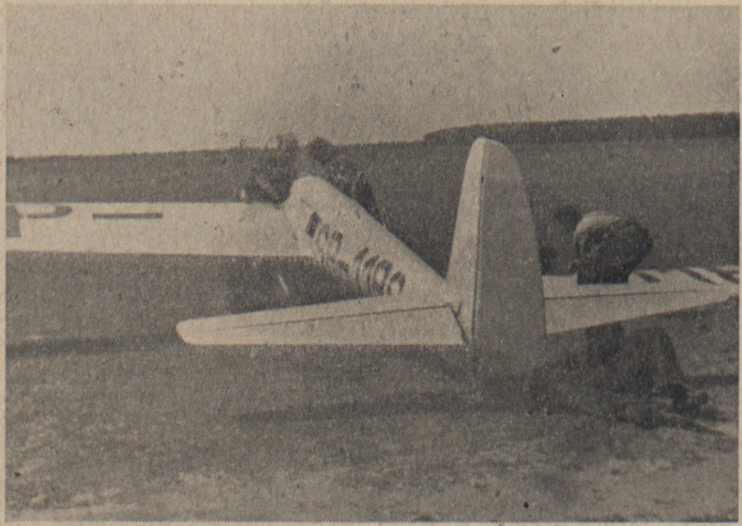
Tak jak nie zawiodła praca personelu zawodów, tak też sprawdziła się prognoza meto: 6/10 — 9/10 pokrycia nieba chmurami Sc i Cu, a w godzinach południowych również chmurami Cb, wiatr z kierunku NW o sile 40 — 55 km/godz., naniesiona termika cumulusowa z tendencją do układania się chmur w szlaki i izoterma zerowa na wysokości 1 400 — 1 500 m, w związku z czym w końcu odcinka trasy możliwość występowania burz pozafrontowych — sprawiły, że warunki do wykonania przelotu docelowego po raz drugi na trasie Poznań — Kielce, były wprost idealne.

Start otwarto o godz. 9,00, a już o 9,47 pierwsze szybowce przecięły taśmę startu lotnego. Jak zwykle szły na trasę grupami, z których ostatnia opuściła lotnisko po godz. 11,00.

Poprowadził ją Wojnar, a za nim Witek, Makne, Ziemiński. I znów zawodnicy polecieli, a załoga zawodów pozostała w oczekiwaniu na pierwsze wieści telefoniczne. Tym razem wieści te były znacznie radośniejsze, jak przed dwoma dniami. Pierwszy telefon był meldunkiem nie z trasy, a z punktu docelowego. Kielce donosiły, że na lotnisku w Masłowie wylądowało już pięć szybowców z dobrymi czasami przelotów, a dalsze widoczne są na horyzoncie. Wkrótce potem wiadomo było, że w 100 procentach wykonało zadanie 18 zawodników, a pozostałych sześciu, którzy „padli wśród pól", pokonało też odległość ponad 280 km.

REKORDY I DIAMENTY

Plon był obfity: nowy rekord szybkości na trasie 300 km — 85,8 km/godz,, który dał Wojnarowi zwycięstwo konkurencji, nowy rekord kobiecy w tej samej dziedzinie, który wynikiem 73,7 km/godz. postawił Wandzię Zajączkowską na 7 miejscu w klasyfikacji dnia, nowy krajowy rekord kobiecy w odległości przelotu docelowego, który przypadł w udziale również Zajączkowskiej, gdyż wylądowała w Masłowie jako pierwsza z kobiet, a przy tym 6 diamentów, 4 warunki do Złotych Odznak i jedna dopełniona Złota Odznaka Szybowcowa — to był bilans konkurencji, który musiał radować. Radował też ogromnie, zwłaszcza, że trzy z pośród zdobytych diamentów to były diamenty niewieście (Zajączkowska, Czmielówna, Wlazło), a i złota odznaka dopeł-



U góry: „Mucha" za „Muchą" wychodziły szybko w powietrze. CSS-y miały moc pracy przy holowaniu. Z lewej: montaż szybowca.

niona została również przez filigranową Wandzię, która tym samym stała się trzecią w Polsce kobietą, posiadającą to wysokie odznaczenie szybowcowe.

Nade wszystko cieszyła jednak świadomość wyrównanego, a przy tym bardzo wysokiego poziomu wyczynowego zawodników, który wyrażał się prostym zestawieniem: **na 24 startujących — 18 osiągnęło odległe lotnisko docelowe!**

RUCH W TABELI

Po tej konkurencji — Wojnar, który po pierwszym przelocie masłowskim wyszedł na czoło tabeli z przewagą około 300 punktów nad Rawiczem i Popielem — ugruntował swą pozycję doskonałą szybkością przelotową, która dała mu 1 600 punktów wyprzedzenia. Na drugie miejsce wyszedł Popiel, bo Zbyszkowi Rawiczowi powinęła się noga i nie osiągnął lotniska docelowego.

Ostateczny układ klasyfikacji przyniosła jednak dopiero piąta konkurencja zawodów: powtórzona w dniu 13. VI. docelówka szybkościowa do Ostrowia. Warunki termiczne były średnie. Rozległe noszenia początkowego odcinka trasy rzedły przed jej końcem i kosztowały wielu zawodników przymusowe lądowania w rejonie Ostrowia. Jako pierwsi wpadli na metę Adamek z Popielem, walcząc zaciekle na finiszu do ostatnich metrów. Ich „Muchy" przecięły taśmę łeb w łeb, lądując w chwilę potem też równocześnie. W sumie do Ostrowia dotarło 12 zawodników, z których najlepszą przelotową (60,7) i zwycięstwo konkurencji osiągnął Zbigniew Kirakowski. Rewelacją dnia była tak zwana „wysiadka" Wojnara. „Skończył się" na 8,5 km przed metą i wyglądało na to, że w przededniu zakończenia zawodów odda swe prowadzenie w klasyfikacji ogólnej postępującemu tuż za nim Popielowi.

Niecierpliwą ciekawość zaspokoił dopiero komunikat Komisji Sportowej: Wojnar był jeszcze przed Popielem przewagą 14,9 punkta, a na trzecie miejsce wyskoczył Rusek, przed Bitnerem i Witkiem. Śliwak zjechał z trzeciego na szóste miejsce, a Czmielówna — jako pierwsza z dziewcząt — wyszła no pozycję szesnastą.

Ta klasyfikacja została już jako ostateczna, bo warunki pogodowe dnia następnego nie dały możności rozegrania konkurencji. Wyznaczonego przelotu docelowo-powrotnego do Środy nie zdołał wykonać żaden z zawodników i tylko Adamkowi udało się nawiązać kontakt z burzą, w której osiągnął piękną wysokość 5 800 m. Wyczyn jego nie miał jednak wpływu na zmiany w tabeli, gdyż konkurencja — jako nie rozegrana — nie podlegała punktacji.

KONKURS SPRAWNOŚCI PILOTAŻOWEJ

Ostatni dzień zawodów wypełniły efektowne ewolucje nad lotniskiem. Zrzucanie meldunku do celu i lądowanie na punkt dały kilka emocjonujących momentów. Lądowania były na ogół wyrównane i różnice ich dokładności nie przekraczały w zasadzie długości kadłuba „Muchy". Celność meldunków natomiast miała większą rozpiętość i decydowała właściwie o zwycięstwie w całym konkursie. Zawodnicy stosowali różne systemy. Jedni rzucali z ustalonego lotu ślizgowego, inni z lotu nurkowego, a kilku z trawersu, czy nawet głębokiego ślizgu.

Zwyciężył Ziemiński, który z krótkiego ale stromego nurka trafił zaledwie 4 m od punktu. Za nim uplasowali się Makne, Wojnar i Brzuska. Z dziewcząt najlepiej wyszła Wanda Zajączkowska, zajmując 9 miejsce.

Dzień był chmurny z przelotnymi opadami, ale na moment, w którym nastąpić miało oficjalne zamknięcie zawodów, wierny przyjaciel szybowników — słońce, znalazło sobie jednak drogę do ziemi. W jego gorących promieniach pojaśniały brązowe opalenizną twarze zawodników, gdy stali dwuszeregiem przed masztem sztandaru. Pojaśniały też twarze operatorów z Kroniki Filmowej, którzy czekali na słońce, żeby uzupełnić swój reportaż filmowy, kręcony już w ciągu dni poprzednich. Przy śpiewie Hymnu Młodzieży łopocząca od czternastu dni na wietrze flaga zawodów spłynęła majestatycznie w dół. Zdjęli ją zwycięzca zawodów — Wojnar i najlepsza z zawodniczek — Czmielówna.

— Zawody zostały zakończone, ale doskonalenie naszych umiejętności musi trwać stale. Lećcie do swych macierzystych aeroklubów i tam przeszczepiajcie zdobyte tutaj doświadczenia! — zakończył swe przemówienie przedstawiciel ZGLL — kpt. Staniewski.

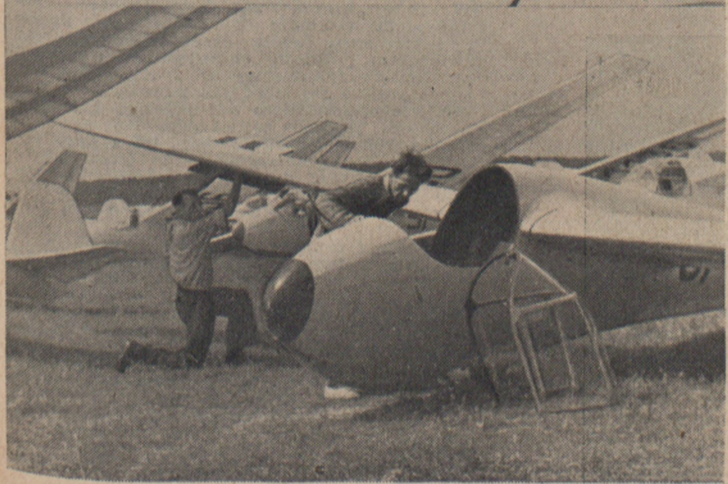
Jego słowami kończymy też nasz reportaż, życząc równocześnie naszym szybownikom, żeby przyszłoroczne — X Krajowe Zawody Szybowcowe dały im jeszcze piękniejsze sukcesy i osiągnięcia.

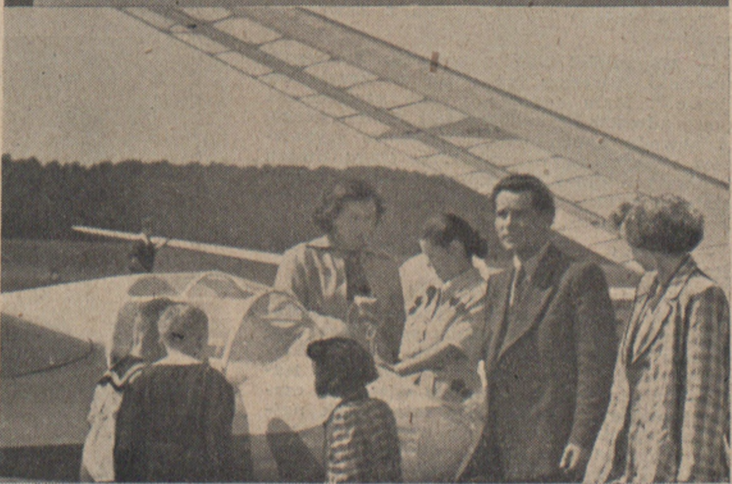
TADEUSZ REJNIAK

1 — Czmielówna i Wojnar mają powód do radości — zwyciężyli. 2. — Grunt to przygotowanie naziemne — mówi Skrzydlewski manipulując suwakiem nawigacyjnym. 3 — Po każdej konkurencji mechanicy troskliwie kontrolują sprzęt... 4 — a przed konkurencją — publiczność, szczególnie ta najmłodsza.









PO POWROCIE Z LOTNISKA W KOBYLNICY

O przebiegu ostatniego dnia KZS i o uroczystym ich zakończeniu dowiedzieliśmy się już przed chwilą z reportażu Tadeusza Rejniaka. Przenieśmy się teraz wraz z zawodnikami do sali Domu Żołnierza w Poznaniu, gdzie odbyła się uroczystość oficjalnego zakończenia Zawodów, odczytanie wyników końcowych oraz rozdanie nagród.

Wyjazd do Poznania poprzedziły gorączkowe przygotowania. Z oblężonych łazienek dobiegał gwar głosów zawodników omawiających „jeszcze ciepłe" wrażenia z odbytej przed kilkoma godzinami próby sprawności pilotażowej.

— Ziemiński praktykował chyba u jakiegoś bombardiera — mruczał bas przytłumiony grubą warstwą rozłożonego pędzlem na twarzy mydła.

— Przechytrzył nawet katowiczan! Ci dobrze rzucali meldunki na niedawnych zawodach regionalnych! — bulgotał w odpowiedzi tenor zza zasłony strumienia wody płynącej z prysznica.

Przed internatem lotniska zwycięzca zawodów, Jerzy Wojnar, przygotowywał do nadania na bagaż zdobytą „Eshaelkę". Wprawdzie „oficjalnie" nie stała się jeszcze jego własnością, jednak Wojnar wtedy już gładził ją miłośnie i starannie czyścił bodajże własną chustką od nosa.

Wkrótce przygotowania zostały zakończone. Oczekujące dwa „Stary" i „ZIM" wypełniły się szybko zawodnikami, obsługą techniczną, gospodarczą, meteorologiczną i administracyjną KZS. Po chwili mknęły szybko w kierunku Poznania, ciągnąc za sobą długi ogon kurzu.

W udekorowanej sali „Domu Żołnierza" przyjęła zawodników dziarskim marszem orkiestra jednostki wojskowej garnizonu poznańskiego. Uroczystość zagaił prezes Poznańskiego Okręgu Ligi Lotniczej witając zawodników oraz zgromadzonych gości.

Po powołaniu prezydium przemówił kierownik IX KZS Wapniarski, streszczając w krótkich słowach osiągnięcia zawodów, porównując je do osiągnięć zawodów odbytych w roku ubiegłym. Przemówienie jego przerywane było dwukrotnie gromkimi oklaskami w momencie, gdy podkreślał on wybitne zasługi poniesione w organizacji zawodów przez Tadeusza Górę i Władysława Parczewskiego.

Potem głos zabrał przedstawiciel KW PZPR, tow. Stawniak, który powiedział między innymi:

„Zbrodniczy imperializm amerykański łamiąc umowy międzynarodowe organizuje neohitlerowski Wehrmacht, montuje agresywny blok atlantycki jawnie skierowany przeciwko ZSRR i krajom postępu i pokoju. Masy ludowe krajów kapitalistycznych, pauperyzowane coraz bardziej zaciskającymi się kleszczami zbrojeń, witają politykę wstecznictwa i reakcji oraz jej rzeczników w rodzaju generała-dżumy Ridgway'a wzrastającym uporem, wyrażającym się masowymi demonstracjami i strajkami, organizowanymi pod hasłami pokoju. Imperialiści organizują agresję — my organizujemy pokojowe, socjalistyczne życie. Organizujemy sportowe zawody szybowcowe, w czasie których nasza lotnicza młodzież, walcząc o lepsze wyniki w poszczególnych konkurencjach, walczy o wyższy poziom naszego szybownictwa, walczy o sprawę pokoju!"

Salą wstrząsnęły długo niemilknące oklaski i okrzyki wznoszone na cześć tow. Bolesława Bieruta oraz chorążego światowego ruchu pokoju Generalissimusa Józefa Stalina.

Następnie kierownik sportowy IX KZS odczytał wyniki zawodów, po czym prezes ZG LL inż Minorski w imieniu Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego dokonał wręczenia nagród zawodnikom.

Zwycięzca IX KZS, Jerzy Wojnar, otrzymał symboliczną kopertę zawierającą tytuł własności motocykla SHL, ufundowanego przez Marszałka Sejmu RP Kowalskiego. Sala witała go długo niemilknącymi oklaskami. Posiadacz drugiego miejsca Jerzy Popiel z Wrocławia „zainkasował" nagrodę ZW ZMP w Poznaniu — piękny zegarek „Doxa", Tadeusz Rusek za zajęcie trzeciego miejsca ugiął się pod ciężarem „Agi" z magicznym okiem — „T-3". Piękne i wartościowe nagrody sypały się zdawałoby się bez końca. Dwoma doskonałymi aparatami fotograficznymi typu „Reflecta" podzielili się zdobywcy piątego i szóstego miejsca, Adam Witek i Tadeusz Śliwak. Najlepsza z zawodniczek IX KZS, Maksymilianna Czmielówna, otrzymała „meblowy" zegar gabinetowy, a Andrzej Ziemiński za zajęcie siódmego miejsca i jako najlepszy z ZMP-owców — teczkę skórzaną oraz nagrodę Zakładów im. J. Stalina: płaskorzeźbę — popiersie Lenina. Zawodników zbliżających się do prezydium po odbiór nagród sala witała gromkimi oklaskami.

Na zakończenie uroczystości przemówił prezes ZG LL, inż. Minorski, a w imieniu zawodników — Andrzej Ziemiński, dziękując kierownictwu IX KZS za opiekę i doskonałe warunki w jakich przebiegały zawody. Wyraził on w imieniu zawodników wdzięczność władzy ludowej za umożliwienie zdobywania coraz wyższych kwalifikacji sportowych.

Uroczystość zakończono odśpiewaniem hymnu ŚFMD. „Stary" wypełniły się ponownie wesołym tłumem młodzieży, unosząc uczestników uroczystości do sali Pałacu Prasy, gdzie odbył się koleżeński podwieczorek. W tak miły sposób zakończyły się IX KZS. Każdy z uczestników wywiózł obok nagrody lub pamiątki w postaci książki niezatarte wspomnienia. Przypominają one wszystkim: Podnoś poziom swych umiejętności pilotażowych — w następnych zawodach musisz zająć lepsze miejsce!

A. R.

SPOTKANIA NA STARCIE IX KZS

CO MÓWI WOJNAR?

Wojnara „łapiemy" przy zdobytej na IX KZS SHL-ce. Zdobywca 1-go miejsca otoczony grupą fachowych „doradców" przygotowuje swój motocykl do drogi. SHL-ka lśni świeżym lakierem. Na osłonie reflektora — srebrna plakietka: ‚Nagroda Marszałka Sejmu RP Kowalskiego dla zdobywcy 1-go miejsca IX KZS".

— Jakie są Wasze wrażenia z Zawodów? — pytamy.

— Wspaniałe! Stworzono nam doskonałe warunki. Uważam, że może aż przesadnie dobre. Mam jedynie pewne zastrzeżenia pod adresem zaopatrzenia technicznego. Z powodu opóźnienia w dostawie szybowców i aparatów tlenowych w ciągu dwóch pierwszych dni KZS mimo, że istniały wspaniałe warunki, nie przeprowadzono żadnej konkurencji.

— Czemu zawdzięczacie swoje zwycięstwo?

— Trudno jest odpowiedzieć na to pytanie. Wiele zawdzięczam odprawom przeprowadzonym przez kierownika sportowego zawodów Tadeusza Górę i mgra Parczewskiego w czasie Obozu Przygotowawczego. Nauczyłem się wówczas bardzo wiele. W czasie Zawodów starałem się latać „jak najrówniej", nie poddając się nawet wówczas, gdy warunki meteo zapowiadały natychmiastowe „wykończenie" zawodnika.

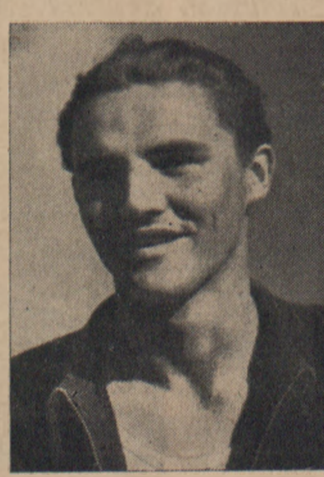
— Co macie zamiar robić po powrocie do Krakowa?

— Przede wszystkim — egzaminy (Wojnar jest studentem AGH). Poza tym — usilny, systematyczny trening w Aeroklubie. Nie mam zamiaru znaleźć się ponownie na łamach SIM-u jako bumelant!

Żegnamy Wojnara życząc mu dalszych sukcesów.

(AR)

Jerzy Wojnar



MUSZĘ ZDOBYĆ 3-ci DIAMENT

W ubiegłym roku na VIII KZS w Inowrocławiu Popiel zajął dwunaste miejsce. Obecnie na IX KZS w Poznaniu uplasował się na drugim miejscu, zagrażając poważnie Wojnarowi, od którego dzieli go zaledwie 15 punktów. Zapytujemy zadowolonego pilota o wrażenia z zawodów i oczywiście o przyczynę sukcesu.

— Do tegorocznych zawodów szybowcowych przygotowywałem się pilnie cały rok. W zimie „kułem" zawzięcie teorię — studiowałem wszelkie dostępne mi książki i czasopisma, wiele czasu specjalnie poświęcałem lotom chmurowym i taktyce przelotów szybowcowych. Z nastaniem wiosny starałem się latać jak najwięcej w klubie, nie opuszczałem ani jednego dnia—trenowałem prawie codziennie. Do zawodów byłem dobrze przygotowany, no a przy tym miałem trochę szczęścia — to dużo znaczy. Zresztą, zajęcie drugiego miejsca nie przyszło mi wcale łatwo, poziom pilotów był wyrównany i ciężko musiałem o nie walczyć.

— Zamierzenia na przyszłość?

— Nastawiam się na rekordy. Chcę koniecznie pobić w tym roku krajowe rekordy szybkości po trójkącie 100 km, tak w kategorii szybowców jedno- jak dwumiejscowych.

— No, a diament?

— Oczywiście, żeby nie wiem co, muszę wykonać jak najszybciej pięćsetkę. Z Wrocławia warunki napewno będą!

— No to — trzeciego diamentu — życzymy na pożegnanie. — Napewno będzie — uśmiecha się.

(k)

Pil. TADEUSZ RUSEK

reprezentował na IX KZS, w których zajął trzecie miejsce, Krakowski Aeroklub Ligi Lotniczej. Ma lat 22 — jest synem nauczyciela. Należy do ZMP. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1948 roku. Obecnie posiada IV stopień wyszkolenia szybowcowego oraz srebrne „D". Jest studentem Akademii Górniczo - Hutniczej w Krakowie. W Regionalnych Zawodach Szybowcowych w Katowicach w kwietniu br. zajął trzecie miejsce. Sukces swój powtórzył w Poznaniu, ale już w skali krajowej, startując po raz pierwszy w tego rodzaju imprezie szybowcowej.

— Na IX KZS nauczyłem się dużo — odpowiada zapytany o wrażenia. — **Najważniejsze, że zdobyłem warunek do złotej odznaki i diament. Trochę żałuję, że nie zrobiłem wysokości. Trzy razy miałem okazję ją zrobić na trasie w czasie przelotów, ale zawsze odkładałem na konkurencję wysokościową, która niestety nie odbyła się** — mówi z żalem.

— Jak czuliście się tu na zawodach?

— Trochę niebardzo. Przyjechałem do Poznania mając wylatanych zaledwie 58 godzin. W klubie latałem co prawda regularnie, ale wykonywałem przeważnie tylko loty ślizgowe, mało termicznych. Przyjechałem więc na zawody z pewnym „poczuciem niższości" i czułem się początkowo wśród naszych „asów" nieswojo. Myślicie, że to takie proste? — Wcale nie.

— Trzecie miejsce w ogólnej punktacji zawodów dowodzi jednak, że nie było tak źle z tym samopoczuciem, skoro potrafiliście wyprzedzić, i to znacznie, kilka naszych „sław szybowcowych" w kraju?

— A no — odpowiada skromnie — **robiłem co mogłem, aby zająć jak najlepsze miejsce. Starałem się przede wszystkim latać równo i nie dać „wykończyć się" w żadnej z konkurencji. Jak mi się to udało widzicie po wynikach. Do każdego lotu przygotowywałem się starannie na ziemi. Muszę zresztą powiedzieć, że trzecie miejsce jest dla mnie prawdziwą niespodzianką, z czego się najbardziej cieszę.**

— Z radioodbiornika na pewno też?

— No chyba.

— Jaką poza tym taktykę stosowaliście w konkurencjach?

— Nie ryzykowałem nigdy na szybkości. Starałem się przede wszystkim wypracować doloty. Do każdego lotu przygotowywałem się należycie na ziemi, by potem w powietrzu nie zastanawiać się za dużo; to przyniosło mi wiele korzyści.

Tadeusz Rusek jest młodym, obiecującym pilotem — możemy oczekiwać po nim dobrych wyników, trzeba tylko aby umiał wykorzystać doświadczenie KZS-u i przenieść je do klubu dla swych młodszych kolegów. Tego mu też z całego serca gorąco życzymy.

(k)

Pil. MAKSYMILIANA CZMIELÓWNA

okazała się na IX KZS w Poznaniu najlepszą z kobiet — zawodniczek, za co otrzymała nagrodę rektora Politechniki Warszawskiej — zegar gabinetowy. Zapytana o wrażenia odpowiedziała:

— W Krajowych Zawodach Szybowcowych startowałam po raz pierwszy. Sukces swój zawdzięczam przede wszystkim kolegom klubowym, a szczególnie Rawiczowi. Czuwali oni nade mną na ziemi i w powietrzu, przygotowując starannie do każdej konkurencji i później opiekując się w czasie przelotu.

— Co dały Wam zawody?

— Najważniejsze — dużo doświadczenia. Nabrałam teraz więcej chęci i powiem szczerze, odwagi do przelotów. Przed tym bałam się sama lecieć na dłuższą trasę. Teraz to już nie tak źle — ośmieliłam się i na pewno wybiorę się kiedyś z Katowic na dłuższy przelot.

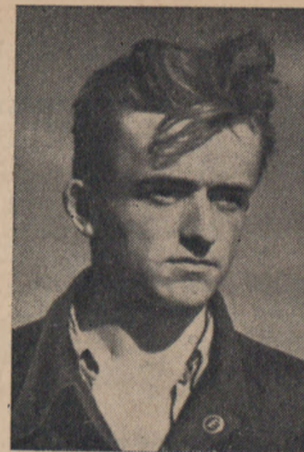
— Co zamierzacie robić po zawodach?

— Pilnie dalej trenować w klubie. Muszę dopełnić złotą odznakę i pokusić się w tym roku chociażby o jeszcze jeden diament.

— Oczywiście — mówi z uśmiechem sympatyczna „Maksi", zwana tak popularnie przez kolegów - pilotów — **nie można przy tym wszystkim zapominać o ciągłym podwyższaniu swych kwalifikacji, zarówno teoretycznych jak i praktycznych. To jest przecież ważne.**

Tak! Ważne — bodaj najważniejsze dla naszych pilotów. Trzeba, żeby wszyscy o tym pamiętali.

(k)



Tadeusz Rusek

Pil. ADAM WITEK

jest jednym z reprezentantów „wrocławskiej trójki" (pozostali to Popiel i Pawlikiewicz), która na poznańskich zawodach najlepiej się spisała, potrafiła bowiem zapewnić sobie miejsca w pierwszej dziesiątce (2-gie Popiel, 5-te Witek i 10-te Pawlikiewicz). Witek utrzymał na IX KZS swoje miejsce podobnie, jak na VIII KZS w Inowrocławiu, gdzie zajął również piąte miejsce. Zapytany o zawody odpowiedział:

— W ubiegłym roku było więcej konkurencji wysokościowych, w tym przeciwnie — same szybkościowe. Ja jestem wysokościowcem i wówczas szło mi lepiej, teraz gorzej. W Poznaniu przełamałem się jednak i nabrałem więcej serca do przelotów. W klubie trenowałem regularnie — nastawiony byłem jednak tylko na wysokości i mniejsze przeloty. To oczywiście odbiło się na mnie tu na zawodach i dlatego trudno przychodziły mi wszystkie konkurencje. Zdawałem sobie jednakże sprawę, że wykonanie każdej próby bez „wysiadki" przyniesie równomierną ilość punktów, co będzie miało zawsze wpływ na ostateczny wynik ogólny. Gdyby nie walka z pogodą, to wyniki byłyby na pewno jeszcze lepsze. Zresztą sytuację meteo w Poznaniu wykorzystano do maksimum.

— Plany na przyszłość?

— Koniecznie chciałbym zrobić pięćsetkę i SPO. Wkrótce też przenoszę się do Bielska, będę tam pracował no i trenował w miejscowym klubie.

Witek ma lat 25 — jest synem robotnika. Należy do ZMP. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1946 roku. Obecnie posiada IV stopień wyszkolenia szybowcowego oraz złotą odznakę z dwoma diamentami. Jest studentem Wyższej Szkoły Ekonomicznej we Wrocławiu. W 1949 roku brał udział w I Krajowych Zawodach Szybowcowych Juniorów na Żarze.

(k)



Ryszard Bitner

Pil. RYSZARD BITNER

należy do tej „starszej" i bardziej doświadczonej kadry naszych szybowników, chociaż i to nie jest zupełnie słuszne — ma bowiem 22 lata. Jest członkiem ZMP. Na zawodach reprezentował Warszawski ALL. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1948 roku. Obecnie posiada IV stopień wyszkolenia szybowcowego oraz złotą odznakę z dwoma diamentami. Jest studentem Politechniki Warszawskiej. W Krajowych Zawodach Szybowcowych startował po raz drugi. W Inowrocławiu zajął w ubiegłym roku siódme miejsce, teraz w Poznaniu uplasował się na czwartym.

— A więc postęp jest — próbujemy rozpocząć rozmowę.

— Niewątpliwie. Uważam, że do niego przyczyniła się głównie taktyka jaką sobie wybrałem. Wiadomo ogólnie, że przed zawodami należy uważnie przestudiować regulamin i w zależności od niego wybrać sobie odpowiednią taktykę. Regulamin tegoroczny nakazywał latać równo i rozważnie. Tego się też trzymałem. Podobną taktykę stosowała zresztą większość kolegów. Pomimo więc, że nie zająłem żadnego czołowego miejsca w poszczególnych konkurencjach, znalazłem się w sumie na czwartym miejscu.

— Co możecie powiedzieć na temat tegorocznych IX KZS?

— Odbywały się one w znacznie gorszych warunkach meteorologicznych aniżeli w roku ubiegłym. Wyniki nie są jednak gorsze, a lepsze, co świadczy wyraźnie o wyrównanym poziomie pilotów, który znacznie się podniósł. Szkoda tylko — dodaje na zakończenie krótkiej rozmowy — **że nie odbyła się konkurencja wysokościowa i pięćsetka.**

(k)

Foto: Koszewski — LL (5)



Adam Witek



Maksymilianna Czmielówna

PRZEZ WYCZYNY I REKORDY — NA ZLOT DO WARSZAWY

OSŁONA METEO

mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

Poniżej zamieszczamy artykuł mgra Władysława Parczewskiego, cenionego teoretyka z zakresu meteorologii szybowcowej, który kierował na IX Krajowych Zawodach Szybowcowych osłoną meteorologiczną, wnosząc poważny wkład w tegoroczne osiągnięcia polskich szybowników. Wyniki badań mgra Parczewskiego na zawodach przyczyniły się do dalszego poznania istoty powstawania prądów pionowych w atmosferze. Mgr Władysław Parczewski już wkrótce podzieli się swymi doświadczeniami w książce pt. „Meteorologia szybowcowa", która ukaże się w tym roku w ramach Wydawnictw Ligi Lotniczej.

(red.)

Wprowadzenie. Do wysokiego poziomu IX Krajowych Zawodów Szybowcowych przyczynili się przede wszystkim piloci szybowcowi, którzy dzięki swemu zacięciu sportowemu, ambicji, zdyscyplinowaniu oraz nade wszystko dzięki wysokiej klasie techniki pilotażu i znajomości praw rządzących pionowymi ruchami powietrza, mogli się już na początku zawodów poszczycić takimi wynikami, jak wykonanie przez 21 osobowy zespół przelotu szybkościowego na trasie trójkąta o obwodzie 100 km z prędkością 52,3 km/godz., a więc lepszą aniżeli podczas zeszłorocznych zawodów i to podczas wypracowanej termiki bezchmurnej. Pomyślmy — ani jednej chmury Cumulus, która by wskazała komin termiczny — upragnione miejsce noszeń. Mało tego, na wysokości 700 m zalegała silna wyżowa inwersja osiadania, przykrywająca swą kopułą *) cały obszar objęty konkurencją dnia, tak że maksymalne noszenia kończyły się przeważnie na wysokości około 800 metrów, a powyżej tylko w nielicznych przypadkach udawało się znaleźć silne prądy pionowe.

Podkreśliwszy z całym uznaniem wysoką klasę młodych pilotów szybowcowych, wyszkolonych w Polsce Ludowej, trzeba jednak zaznaczyć, że do ich sukcesów przyczyniła się w dużym stopniu dobra organizacja zawodów oraz kadra techniczna. Właściwa osłona meteorologiczna zawodów — dała również swój wkład w tegoroczne osiągnięcia sportowe IX KZS.

Pogodowej osłonie zawodów mamy też zamiar poświęcić tu kilka słów.

Zaznaczamy przede wszystkim, że Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny wydelegował na IX KZS pracowników wszystkich działów Centralnego Biura Prognoz oraz przedstawiciela Działu Meteorologii Stosowanej, do zadań którego to działu należy między innymi badanie od strony naukowej zagadnienia występowania prądów pionowych.

Łączność radiowa. Przewidywanie pogody zaczyna się od stwierdzenia jaka pogoda panuje w pewnym momencie na dużym obszarze ziemi. Następnie na podstawie analizy istniejącego stanu pogody, synoptyk stara się przewidzieć, jakie zmiany zajdą w atmosferze i w związku z tym jaka pogoda zapanuje w najbliższych 6, 12, 18, 24, 48 godzinach na interesującym nas obszarze. Przewidywanie pogody nie jest łatwe i dlatego synoptyk musi potwierdzać swe rozumowania na coraz to nowych, świeższych mapach pogody. Tak było i w Poznaniu, z tą jednak różnicą, że odbiór danych ze stacji meteorologicznych z całej Europy zamiast 4 radiotelegrafistów przeprowadzała jedna osoba. Możliwe to było dzięki temu, że Henryk Mazurek, radiooperator ekipy wychwytywał tylko najważniejsze dane pogodowe z różnych państw, „przeskakując" z jednej długości fali na coraz to inną.

Oczywiście na taką ekwilibrystykę może się zdobyć tylko wysokiej klasy fachowiec. Odbierał on codziennie trzykrotnie dane pogodowe z obszaru środkowej Europy i raz dziennie z całego kontynentu europejskiego i przyległych mórz. Nadążał on z tą pracą nie tylko dzięki swym umiejętnościom fachowym, ale również i na skutek tego, że rozpoczynał odbiór radiowy już od godziny 4.00 rano.

Sondowanie atmosfery. Na mapach pogody zwanych również synoptycznymi wykreśla się za pomocą umówionych znaków pogodę jaka panuje w przyziemnej warstwie powietrza. Piloci szybują jednak w znacznym oddaleniu od podłoża, dlatego interesuje ich przede wszystkim to, co się dzieje w wyższych warstwach powietrza. Chcieliby oni wiedzieć, jak wysoko sięgać będą prądy wstępujące, na jakiej wysokości znajduje się izoterma zerowa. Wiadomo bowiem, że powyżej niej występować będzie w chmurach oblodzenie szybowca. No, a przy tym dobrze zorganizowana osłona meteorologiczna musi dbać nie tylko o wskazanie właściwej trasy przelotowej, stref prądów pionowych oraz ostrzec o niebezpieczeństwie wyładowań elektrycznych itp., ale również musi pomyśleć o zapewnieniu pilotom „komfortu" na przelotach.

Dbaniem o komfort przelotu będzie na przykład podanie temperatury, jaka panować będzie na przypuszczalnej wysokości lotu, aby pilot ubrał się nie za ciepło ani nie za zimno, w wyniku czego zmniejszyłaby się jego sprawność psychiczna. Przecież na trasach lotów zachodzą duże zmiany, które nie uwidaczniają się z tą samą jaskrawością co i na powierzchni ziemi. Przykładem tego niech będzie rozkład temperatury nad Poznaniem w dniu 3 i 4 czerwca br. (patrz tabela).

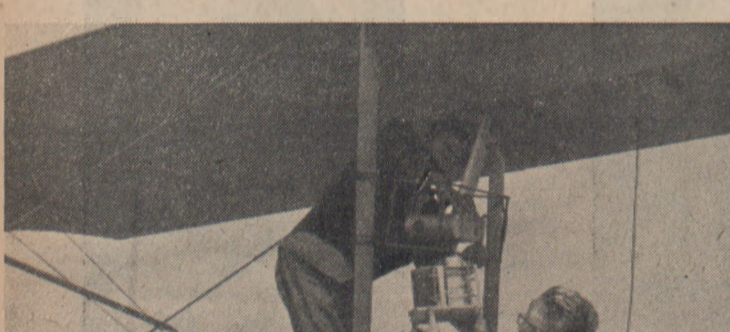
Wysokość w metrach	temperatura w dniu		Różnica temperatur
	3.VI	4.VI	
0	+15°	+10°	5°
1 800	+ 8°	0°	8°
3 200	0°	−10°	10°

Zwrócenie zawczasu uwagi zawodników na tak drobny zdawałoby się szczegół jak obniżenie się o około 10°C temperatury powietrza na wysokości lotu, pozwoliło im odpowiednio zabezpieczyć się przed zimnem, tak aby lot odbywał się z przyjemnym uczuciem ciepła. Jednym słowem z komfortem. Możliwe to było jednak tylko dzięki codziennemu sondowaniu atmosfery za pomocą samolotu. Używany był w tym celu meteorograf produkcji radzieckiej, który po odpowiednim przygotowaniu go przez aerologa Andrzeja Kozaka zawieszany był o godzinie 4.30 do skrzydła CSS-13 i unoszony codziennie na wysokość ponad 4 km.

(c. d. n.)

*) Kto chciałby się zapoznać z bliższymi szczegółami dotyczącymi wyżowej inwersji osiadania, znajdzie je na stronie 17 książki Wł. Parczewskiego pt. „Czynniki pogodotwórcze".

(red.)



Przy zawieszaniu meteorografu do skrzydła CSS-13 asystuje autor niniejszego artykułu.

MISTRZ ZSRR W SKOKACH ZE SPADOCHRONEM NA ROK 1951

P. KOSINOW OPOWIADA:

Jedenaście lat temu, gdy byłem jeszcze uczniem 9 klasy zacząłem bywać na lotnisku. Z zapartym tchem przyglądałem się startującym samolotom i tu właśnie, na lotnisku, zrodziło się we mnie przemożne pragnienie „władania powietrzem".

Marzenia moje prędko przybrały postać realną — stałem się członkiem aeroklubu i wstąpiłem do sekcji spadochronowej.

Najpierw przechodziliśmy kurs teoretyczny — zapoznawaliśmy się dokładnie z budową spadochronu. Wreszcie nadszedł upragniony dzień naszych pierwszych skoków. Byliśmy na lotnisku już o świcie i z drżeniem oczekiwaliśmy na swoją kolejkę.

Czy denerwowałem się? Tak, nie chcę tego ukrywać. Lecz nigdy nie zapomnę tego cudownego uczucia, którego po raz pierwszy doznałem, a które ogarnia każdego skoczka, gdy łagodnie i powoli zbliża się on do ziemi, mając nad sobą białą czaszę rozwiniętego spadochronu. Obracasz się w kierunku wiatru, przygotowujesz do lądowania, a gdy już czujesz ziemię pod nogami, chce ci się po prostu śmiać i śpiewać z radości!

Gdy nabrałem już doświadczenia, zacząłem sam prowadzić kurs spadochronowy w aeroklubie dniepropietrowskim. Tu przekonałem się, jak trudna jest praca instruktora, ile musi on pracować nad sobą samym, jeżeli chce osiągnąć dobre wyniki w prowadzeniu kursu. Instruktor musi być jednocześnie wychowawcą, musi znać charakter, zdolności i skłonności każdego ucznia, musi zachęcić młodych entuzjastów lotnictwa do pokonania trudności, do uporu i wytrwałości, a zrobi to najlepiej świecąc własnym przykładem.

Pracując usilnie nad sobą, stałem się mistrzem dniepropietrowskiego aeroklubu. W tym samym czasie zostałem wyznaczony na dowódcę naszej drużyny, jadącej na zawody do Kijowa. W zawodach tych drużyna nasza zajęła drugie miejsce. Ja sam miałem również dobre rezultaty.

Po zakończeniu tych zawodów została wytypowana grupa najlepszych spadochroniarzy, którzy mieli odbywać specjalne treningi. W ich liczbie znalazłem się i ja.

Trenowaliśmy dniem i nocą pod okiem doświadczonego trenera, towarzysza Oswalda. W czasie tych treningów skakaliśmy często z opóźnionym otwarciem spadochronu. Pamiętam, jak czułem się gdy strzałka chronometru przekraczała pięćdziesiąta i sześćdziesiątą sekundę! Chciało mi się natychmiast otworzyć spadochron i tylko najwyższym wysiłkiem woli powstrzymywałem się i otwierałem go na wyznaczonej wysokości.

Wreszcie znalazłem się wraz z czterema jeszcze zawodnikami, w pogodny jesienny dzień, w kabinie pasażerskiego samolotu. Jesteśmy na wysokości 6.500 metrów, temperatura — 22 stopni C. Za chwilę skaczemy. Pada komenda i cała piątka opuszcza samolot. Zaczynamy swobodnie opadać. Zdaje się, że chronometr zbyt wolno oblicza sekundy. Wreszcie po 106 sekundzie na wysokości 1.020 m otwieramy wszyscy spadochrony. Lądujemy bezbłędnie i skok ten zostaje przyjęty za nowy rekord wszechzwiązkowy.

W ciągu tygodnia skakałem raz jeszcze z tą samą grupą. Był to skok nocą z wysokości 6.400 m. Ten skok również uznano za rekord Związku Radzieckiego. Zostaliśmy nagrodzeni dyplomami sportowymi pierwszego stopnia oraz premiami.

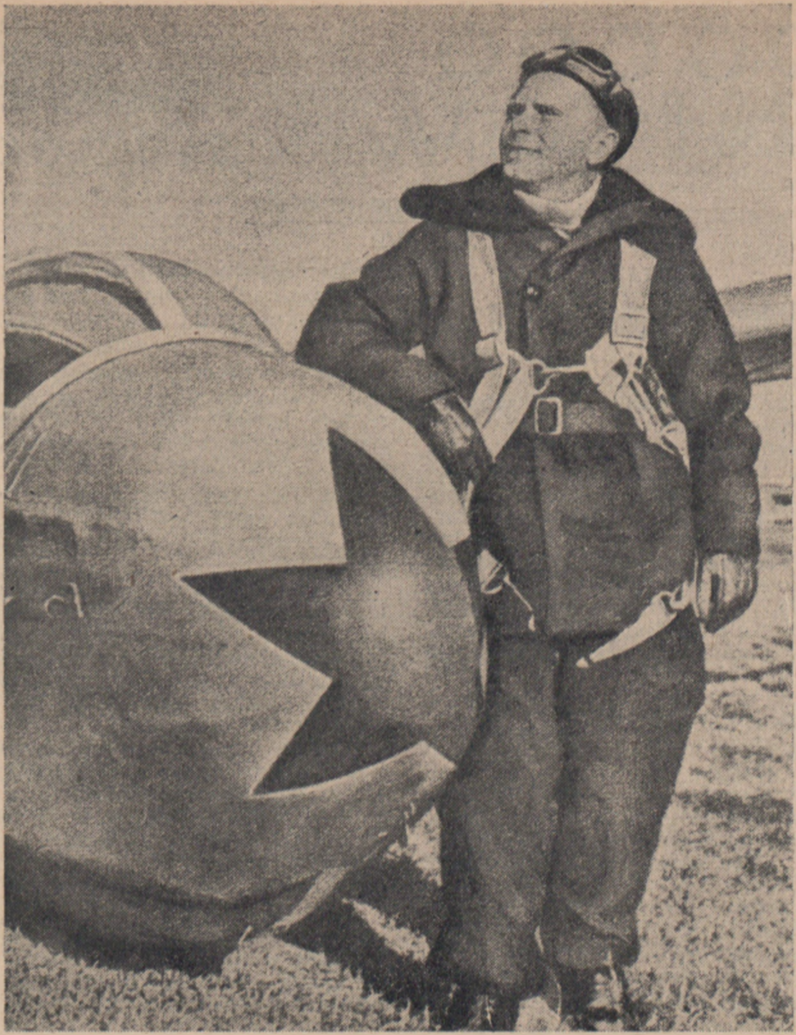
A oto niektórzy wybitni sportowcy spadochroniarze naszego aeroklubu, którzy w latach 1950—1951 osiągnęli na zawodach dobre rezultaty. Należy tu wymienić Zinajdę Czełnokową, studentkę dniepropietrowskiego instytutu, która zdobyła w zawodach 1950 roku tytuł mistrza Radzieckiej Ukrainy. Mikołaj Kostienko, również student, spadochroniarz i pilot sportowy, a poza tym organizator i instruktor teoretycznego kursu dla młodych entuzjastów sportu lotniczego, osiągnął również doskonałe wyniki, zdobywając odznakę sportową pierwszego stopnia. Również najmłodsi nasi aktywiści, jak Aleksander Grek i Walery Kungurcew, robotnicy fabryki „Strojdetiel", wytrwale osiągają coraz to nowe sukcesy.

Jeżeli chodzi o mnie, to tytuł mistrza Związku Radzieckiego zdobyłem na zawodach wszechzwiązkowych w roku 1951.

Gdy ktoś zapytuje mnie, jak doszedłem do tak poważnego sukcesu, odpowiadam: wytrwałą pracą nad sobą i systematycznym treningiem.

Jesteśmy obecnie w pełni sezonu. Postaram się osiągnąć w nim jeszcze wyższy poziom wyszkolenia spadochronowego i przede wszystkim przyczynić się —do jeszcze lepszego wyszkolenia naszych nowych, młodych kadr.

Tłum. **L. D.**



Szybownictwo radzieckie dysponuje wspaniale wyszkolonymi kadrami pilotów i pilotek oraz doskonałym sprzętem. Na zdjęciu jeden z szybowników Centralnego Aeroklubu Z. S. R. R. Wasyl Pawłow przy szybowcu wyczynowym „E—8".

REKORD SZYBOWNIKA RADZIECKIEGO

Szybownik Centralnego Aeroklubu Ukraińskiej Republiki Radzieckiej, W. Jefimienko, wykonał ostatnio rekordowy przelot docelowy. Startując na szybowcu „A-9" z lotniska w Kałudze, Jefimienko przeleciał odległość 640 km i wylądował w zgóry oznaczonym miejscu w rejonie Woroszyłowgradu. Wynik uzyskany przez pilota radzieckiego jest o 38 km lepszy od niepobitego od 13 lat rekordu międzynarodowego w przelocie docelowym, znajdującego się również w posiadaniu pilota radzieckiego Sawcowa — 602,358 km.

Materiały dotyczące przelotu przesłane zostały do komisji sportowej Centralnego Aeroklubu ZSRR, w celu zarejestrowania wyczynu Jefimienki jako nowego rekordu wszechzwiązkowego. (z)

100000 NITÓW W SAMOLOCIE



inż. ZBIGNIEW BUCZEK

(VI)

KADŁUB

Przykładem rozwiązania konstrukcji kratowej kadłuba może być rys. 5, na którym uwidoczniony jest sposób łączenia prętów z uwzględnieniem (w powiększeniu) najważniejszych węzłów, jakimi są te do których mocujemy okucia skrzydła. W nowych typach rozwiązanie to jest mniej przyjęte. Dodać tu jeszcze trzeba, iż pręty te mogą być stalowe lub wykonane z duraluminium najczęściej o przekroju kołowym, a czasami spotyka się też pręty profilowe. Łączenie prętów w węzły następuje przy pomocy śrub i odpowiednich elementów pomocniczych, lub przy pomocy spawania, które jest prostsze i tańsze w produkcji. Tak stworzony szkielet pokrywa się blachą aluminiową lub płótnem.

Do czysto nowoczesnych konstrukcji zaliczyć trzeba kadłub o konstrukcji skorupowej, pokazany na rys. 6. Główną zaletą takiej konstrukcji jest lekkość przy równoczesnej wielkiej wytrzymałości. Do ważnych zalet zaliczyć trzeba też to, że całe wnętrze kadłuba jest próżne, co daje dużą swobodę konstruktorowi w rozmieszczeniu urządzeń wewnętrznych. Ujemną stroną kadłubów skorupowych są trudności połączone z jego budową oraz usztywnieniem skrzydeł i urządzeń wewnętrznych. Ten ostatni wzgląd zmusił konstruktora do umieszczenia wewnątrz kadłuba wzmocnień w postaci cienkich podłużnic i obręczy poprzecznych zwanych wręgami (one właśnie nadają kształt właściwy w przekroju poprzecznym), które umożliwiają wbudowę najrozmaitszych organów.

Podobnie jak skrzydło, tak również i kadłub może być kryty blachą falistą, co zwiększa sztywność konstrukcji.

Szkielet kadłuba wykonany z wręg i podłużnic pokrywa się pasami cienkiej blachy aluminiowej i całość nituje. W miejscach, gdzie mocuje się okucia dźwigara skrzydłowego lub usterzenia, kadłub wzmacnia się przez zagęszczenie wręg.

Bywają też płatowce o konstrukcji kadłuba skorupowej mieszanej, tzn. wręgi i podłużnice metalowe, a całość zostaje pokryta sklejką w specjalnych formach lub też np. przednia część kadłuba kryta blachą aluminiową, a tylna sklejką.

PODWOZIE

Podwozie, w myśl charakterystyki podanej w pierwszym artykule naszego cyklu, służy do startowania i lądowania na lotniskach lądowych. W locie jest ono zbyteczne, powiększa ciężar samolotu, psuje stateczność oraz przyczynia się do zwiększenia oporu szkodliwego.

Najstarszy układ podwozia składa się z dwóch kół głównych, umocowanych nieco poza środkiem ciężkości samolotu, z czego wynika, że trzeci punkt podparcia z tyłu w formie kółka ogonowego, częstokroć nastawczego lub płozy. Taki schemat przyjęto nazywać klasycznym.

Obecnie przechodzimy częściej na podwozie tzw. trójkołowe (niesłusznie tak nazwane), a którego zalety były już niejednokrotnie podawane. Składa się ono z dwóch kół głównych, umocowanych nieco poza środkiem ciężkości samolotu, z czego wynika, że trzeci punkt podparcia musi się znajdować z przodu w postaci kółka przedniego nastawnego. Kółko to może być samonastawne lub też związane z kierownicą. Należy tu nadmienić, iż w niektórych typach samolotów stosuje się podwozie trójkołowe, w którym nawet dwa koła główne są nastawne.

Wadą układu podwozia z przednim kołem jest jego zwiększony ciężar, a zatem większy ciężar samolotu. Wynika to w pierwszym rzędzie z tego, iż przy lądowaniu na przednie koło działają prawie te same siły, co na każde z kół głównych, jak również dłuższa jest goleń w porównaniu z kółkiem ogonowym. Do trudności konstrukcyjnych przy chowanym przednim kółku zaliczyć trzeba brak miejsca. Przy kołowaniu po miękkim gruncie przednie koło mając małą powierzchnię dolegania, ma tendencję do zagrzęzania. Nieprzyjemny w układzie tym jest fakt, zwłaszcza w dużych samolotach, iż przy ładowaniu i wsiadaniu środek ciężkości może przejść przez dwa koła tylne i samolot „siądzie" na ogon. Z tego powodu na ogonie zawsze się daje jakieś zabezpieczenie.

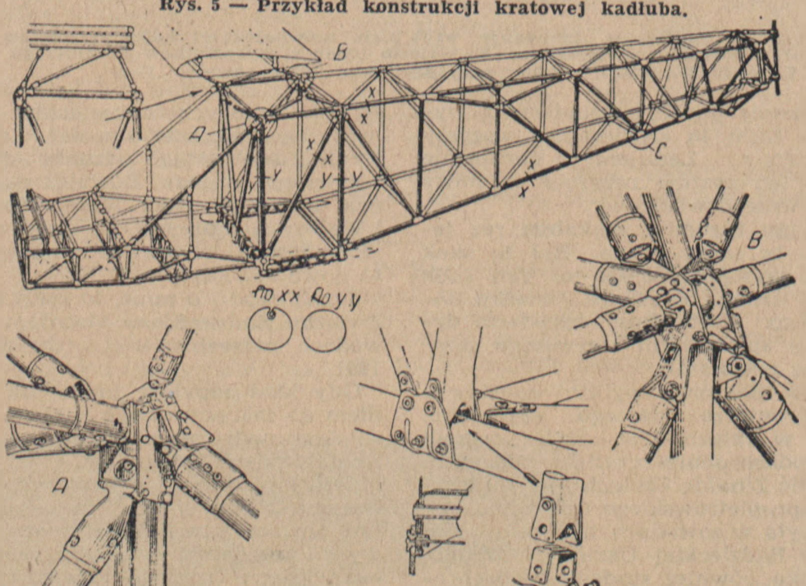
Jedno z najstarszych rozwiązań podwozia przedstawione jest na rys. 7. Oznaczenia przyjęte są następujące: 1 — osłona amortyzatora; 2 — podnóżka; 3 — goleń amortyzacyjna; 4 — ścięgno; 5 — ściągacz; 6 — przedni zastrzał; 7 — kołpak mocowania kółka; 8 — profilowana oś podwozia; 9 — kardan zastrzału; 10 — tuleja osi podwozia dla mocowania goleni amortyzacyjnej i zastrzału. Podwozia starszych typów przedstawiają pewnego rodzaju konstrukcję kratową, składającą się najczęściej z goleni podwozia, prętów i ścięgien; z nią połączona jest elastycznie oś wraz z osadzonymi na niej kołami. Pierwszymi amortyzatorami były linki gumowe, a dopiero w dalszym rozwiązaniu zastosowano ze wspaniałymi wynikami amortyzatory oleo-pneumatyczne, o których mowa będzie przy konstrukcji podwozia nowoczesnego.

Ogólnie można powiedzieć, iż zadaniem amortyzatora jest pochłonięcie energii uderzenia w czasie zetknięcia samolotu z ziemią przy lądowaniu. Oprócz tego część energii pochłania wysunięcie koła.

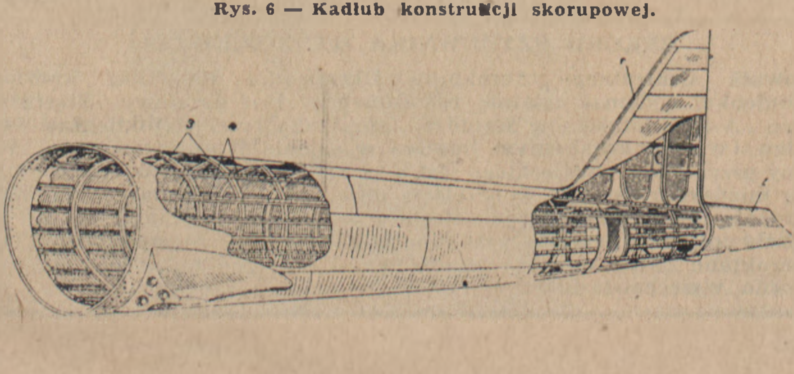
W rozważeniu układów zawieszenia lub typów podwozia będziemy mieli na myśli oba koła główne i ich sposób osadzenia na samolocie.

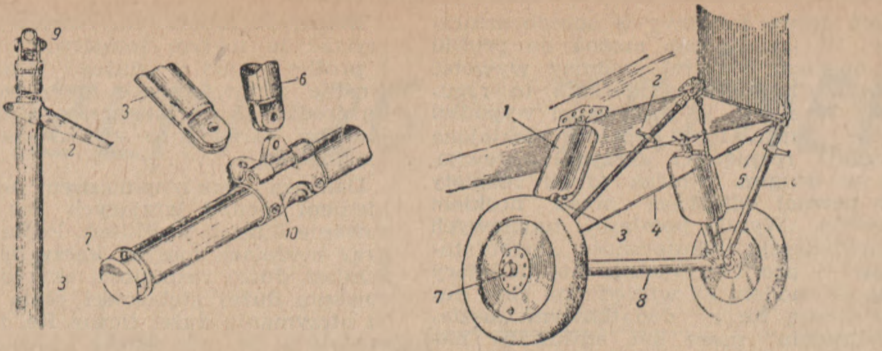
Spośród najbardziej rozpowszechnionych typów podwozi rozróżniamy: podwozie osiowe, trójgoleniowe i jednogoleniowe wolnonośne. Gdy układ goleni zastąpiony jest przez ramę wówczas mówimy o układzie ramowym.

Rys. 5 — Przykład konstrukcji kratowej kadłuba.



Rys. 6 — Kadłub konstrukcji skorupowej.



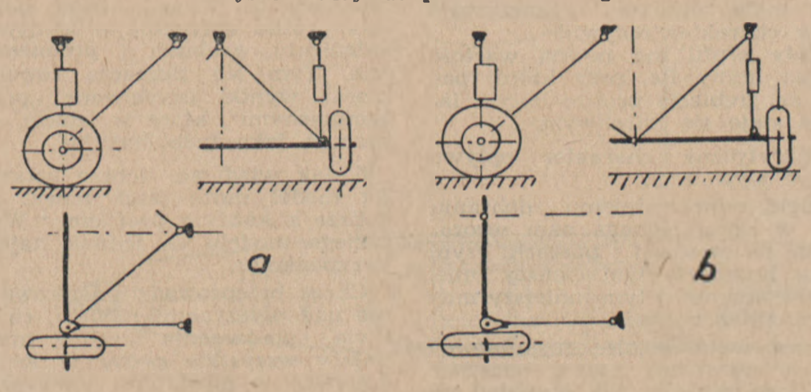


Rys. 7 — Jedno z najstarszych rozwiązań podwozia.

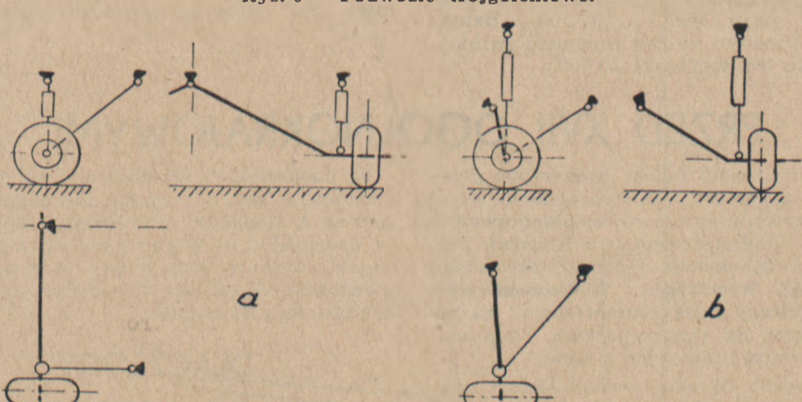
Teraz po kolei przedstawimy spotykane typy podwozia z krótką charakterystyką. Na rys. 8 pokazane jest podwozie osiowe z osią poziomą całkowitą (rys. 8a) lub łamaną (rys. 8b). Konstrukcje te obfitują w wiele wad. Takie rozwiązanie stwarza opór aerodynamiczny, konstrukcja mało sztywna posiada jednak dużo przegubów i połączeń. Podwozie to zabiera dużo miejsca pod kadłubem, a oś nisko umocowana częstokroć może stwarzać niebezpieczeństwo uderzenia o niską przeszkodę na lotnisku przy starcie czy lądowaniu. Umocowanie kół na jednej osi pozbawiało niezależności ruchu. Podwozie więcej rozpowszechnione przedstawia rys. 9a i 9b — trójgoleniowe z oddzielnymi dla każdego koła półosiami. Zaletą jest tu niezależność ruchu każdego koła, tak ważna cecha na nierównym terenie. Uzyskano tu możność powiększenia rozstawu kół oraz większą sztywność goleni na boczne uderzenie. Nieobecność przeszkód (osi nisko umieszczonej) w pobliżu ziemi stawia je na wyższym szczeblu od poprzednich typów.

(c. d. n.)

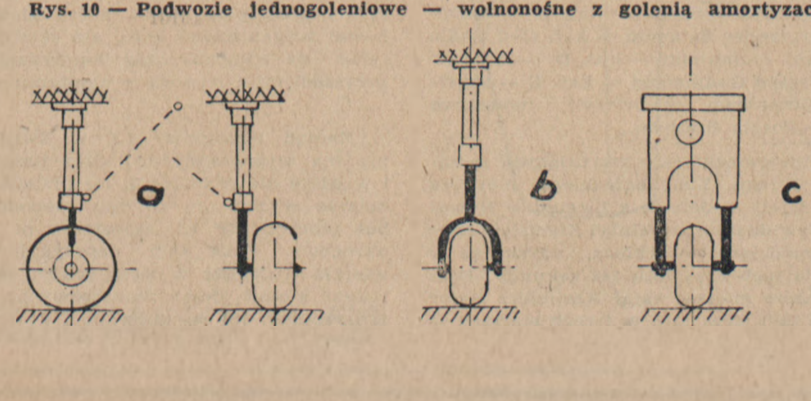
Rys. 8 — Przykład podwozia osiowego.



Rys. 9 — Podwozie trójgoleniowe.



Rys. 10 — Podwozie jednogoleniowe — wolnonośne z golenią amortyzacyjną.



ZLIN-26

(opis do planu na str. 429)

Zlin—26 jest samolotem szkolno-treningowym, wyprodukowanym przez przemysł czechosłowacki. W bieżącym sezonie samolot ten rozpoczął służbę w naszych aeroklubach. Jest on przeznaczony do treningu z pełną akrobacją i odwróconą włącznie.

Zlin—26 jest to dwumiejscowy wolnonośny dolnopłat ze stałym podwoziem. Sterowanie z obydwu miejsc usytuowanych w tandem.

„Trener" wyposażony jest w silnik Walter-Minor 4 III o mocy 105 KM przy 2 500 obr/min. Okapotowanie silnika ma odejmowane boczne części, co pozwala na łatwy dostęp do instalacji silnika. Główny chwyt powietrza chłodzącego znajduje się z przodu z lewej strony, a na górze silnika znajdują się jeszcze dodatkowe wloty. Wylot powietrza umieszczony jest z prawej strony silnika. Zbiornik oleju jest zamontowany w górnej części ściany ogniowej (8 l). Zbiorniki benzyny są trzy. Dwa z nich umieszczone są w skrzydłach (60 l) i połączone przewodami, między którymi znajduje się zawór zwrotny zabezpieczający przed nagłym przelewaniem z jednej strony na drugą. Z obydwu tych zbiorników benzyna dostaje się do zbiornika pomocniczego (3,5 l), który służy także do zasilania silnika w czasie lotu odwróconego. Do rozruchu silnika służy zbiornik opadowy (7 l), umieszczony za ścianką ogniową.

Kadłub Zlina—26 ma konstrukcję kratową ze spawanych rur stalowych. Do kadłuba przyspawany jest specjalny dźwigar do przymocowania skrzydeł. Również do tego dźwigara są przyspawane zawiasy goleni podwozia. Pokrycie przedniej części wykonane jest z tłoczonych, łatwo odejmowanych blach. Również tylna, górna część kadłuba jest wytłoczona z jednego kawałka blachy, całość odejmowana. Na części tej znajduje się szyna, po której jest odsuwana tylna część kabiny. Część przednia kabiny jest stała. W razie potrzeby tylna część kabiny daje się odrzucać.

Skrzydło o konstrukcji całkowicie drewnianej jest dwudzielne, przymocowane do kadłuba sworzniami. Przednia część skrzydła aż po dźwigar jest kryta sklejką tworzącą keson, reszta jest kryta płótnem. Lotki są całkowicie drewniane, wyważone ciężarowo i aerodynamicznie, ułożyskowane w łożyskach kulkowych. Napęd lotek dźwigienkami. Klapy do lądowania są drewniane, obciągnięte płótnem, napędzane elektrycznie. Maksymalny kąt wychylenia klap 60°, ale dają się one blokować w każdej pozycji. Położenie ich sygnalizują wskaźniki na desce rozdzielczej.

Statecznik wysokości jest drewniany, kierunkowy — kryty sklejką, odejmowany. Ster kierunkowy jest odciążony aerodynamicznie i kryty płótnem. Napęd steru wysokości — przy pomocy dźwigienek, steru kierunkowego przy pomocy linek.

Podwozie jest stałe, wolnonośne z amortyzacją oleo-pneumatyczną. Kółko ogonowe jest ruchome, sprzężone ze sterem nożnym i automatycznym powrotnikiem. Hamulce — hydrauliczne, napędzane z obu miejsc dźwigienkami na pedałach.

Zlin—26 wyposażony jest w dwie identyczne deski przyrządów pokładowych. Na środkowej części deski umieszczone są przyrządy do kontroli lotu, na bocznej lewej — przyrządy do obsługi napędów elektrycznych, z prawej strony — przyrządy do kontroli silnika. Obydwa siedzenia są przystosowane do spadochronu siedzeniowego.

DANE TECHNICZNE SAMOLOTU

rozpiętość	10,265 m
długość	7,340 m
wysokość	2,080 m
powierzchnia nośna	14,80 m²
ciężar własny	510,5 kg
ciężar w locie	756 kg
obciążenie powierzchni nośnej	56 kg/m²
obciążenie mocy	7,2 kg/KM

WYCZYNY

szybkość maksymalna		210 km/godz
szybkość podróżna		185 km/godz
szybkość minimalna na klapach		74 km/godz
szybkość wznoszenia		
przy ziemi	3,4 m/sek	200 m/min
pułap		5.000 m
zasięg	3,3 godz.	600 km

K. B.

krótki kurs aerodynamiki

(12)

Uprzednio omawialiśmy zalety profilów cienkich, mających mały promień noska. Z podanych tabelek mogliśmy się zorientować czym należy się kierować przy doborze profilu do modeli latających. Obecnie uzupełnimy nasze wiadomości dalszymi rozważaniami związanymi z liczbą Re.

Działanie małego, cienkiego noska profilu uwidocznione na rysunku 32. Nosek wywołuje tutaj burzliwość warstwy przyściennej; potocznie mówimy, że nosek działa jako „turbulator" (turbulencja — opływ burzliwy).

W miarę zwiekszania się kąta natarcia i liczby Re, tak zwany punkt wejścia przesuwa się z przedniej części noska pod spód profilu. Warstwa powierzchniowa wędrując od punktu wejścia na grzbiet profilu otrzymuje przyśpieszenie odśrodkowe, które jest tym większe, im mniejszy jest promień noska r. Dzięki temu powstaje gruba „warstwa wirów", która tworzy warstwę powierzchniową. Przy kacie 0^0 wiry są małe, przy większych kątach rozciągają się one na płask dopóty, aż w pewnym miejscu profilu spływają z grzbietu.

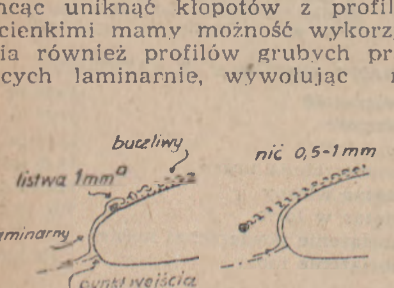
Czym ostrzejszy będzie nosek profilu, tym silniej (skuteczniej) działa on jako „turbulator", ale powstaje przy tym wcześniejsze oderwanie się strug.

Cienkie, silnie sklepione profile (ptasie) mają jednak, oprócz wspomnianych zalet, również pewne niedogodności: profile te są czułe na nagłe podmuchy i mają dużą wędrówkę środka parcia. Oba te mankamenty wymagają odpowiednio dużego „tłumika" w postaci statecznika poziomego. Poza tym skrzydła z cienkimi profilami mają małą na ogół wytrzymałość i powodują trudności wykonawcze.

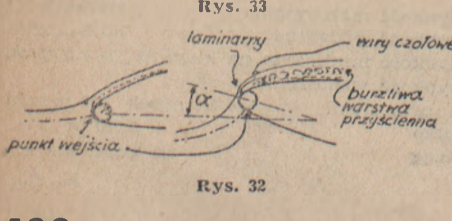
Bez wątpienia, stosowanie profilów cienkich jest jednak ze wszech miar godne polecenia i nie należy sądzić, że wymienione wady dyskwalifikują te profile.

Wytrzymałość skrzydeł można zawsze pomysłowo rozwiązać, stosując odpowiednie konstrukcje kratowe itp.

Chcąc uniknąć kłopotów z profilami cienkimi mamy możność wykorzystania również profilów grubych pracujących laminarnie, wywołując na



Rys. 33



Rys. 32

nich opływ burzliwy w sposób sztuczny. W jaki sposób można na profilu z noskiem o dużej średnicy wywołać opływ burzliwy uwidacznia to rysunek 33 a i b. W pierwszym wypadku rolę „turbulatora" spełnia doklejona wzdłuż rozpiętości skrzydeł listewka, a w drugim sznurek (drut) rozpięty w pewnej odległości przed noskiem profilu. Wyniki pomiarów tunelowych potwierdzają skuteczność „turbulatorów" i profil normalnie nie nadający się do modelu ze względu na zbyt dużą liczbę Re po dodatkowym „uszlachetnieniu" może być stosowany nawet w małych modelach. Względy natury wytrzymałościowej wówczas odpadają, bo dysponujemy dostatecznie grubym profilem.

Położenie listwy czy drutu do wywoływania opływu burzliwego musi być oczywiście ustalone doświadczalnie.

Reasumując to co powiedziano o liczbie Re stwierdzamy:

1. Model latający osiąga swoje najlepsze wyczyny tylko w nadkrytycznych warunkach lotu. Warunki te powstają dzięki burzliwości warstwy przyściennej na grzbiecie profilu. Przy przejściu z opływu laminarnego na burzliwy — wypór staje się od razu większy, a opór zmniejsza się. Jedynie małe lotnictwo wykorzystuje burzliwy charakter opływu!

2. Każdy profil ma pewną wartość krytyczną liczby Re, przy której panujący na grzbiecie profilu opływ laminarny staje się burzliwym.

3. Nadkrytyczny charakter opływu może być wywołany:

a) dzięki odpowiedniemu dobraniu profilu, w czym pomaga nam wzorowanie się na owadach i ptakach: czym mniejsza liczba Re tym cieńszy musi być profil skrzydeł i tym mniejszy musi być promień noska;

b) przez zastosowanie „turbulatora" może być wywołany opływ burzliwy na profilach grubych. Na przykład na profilu o względnej grubości 20% pracującym przy Re = 100 000 dzięki „turbulatorowi" mamy możność zmniejszenia Re do wartości 20 000.

Dzięki „turbulatorom" można wykorzystać w małym lotnictwie również i profile grube z „dużego lotnictwa". Profile grube, mające małą wędrówkę środka parcia stwarzają możliwość budowy skrzydeł o zwiększonej wytrzymałości.

Dalszym aerodynamicznym usprawnieniem modeli latających jest zastosowanie dużych wydłużeń. Podczas gdy przy modelach małych korzystne jest zamiast dużej rozpiętości skrzydeł stosowanie dużej głębokości płata w celu otrzymania dużej liczby Re, to przy modelach dużych dzięki „turbulatorowi" korzystne jest duże wydłużenie. Odpowiednio duże wydłużenie zmniejszy powstały od „turbulatora" opór czołowy.

4. Zasadnicze prawo podane w punkcie 1 ma również znaczenie przy zastosowaniu tak zwanych „profili laminarnych" (LDC:2). Profile te dzięki przesuniętej do tyłu swojej maksymalnej grubości mają przy pewnych kątach natarcia dość długi laminarny opływ na grzbiecie, co jest bardzo korzystne dla dużych samolotów szybkościowych. Przy dużych kątach natarcia, jakie stosowane są w modelarstwie, w celu wywołania odpowiedniej siły nośnej, mały promień noska „profilu laminarnego" wywołuje opływ burzliwy (!). I to o wiele silniejszy niż profile normalne o identycznym sklepieniu, grubości i promieniu noska. Tym się tłumaczą rewelacyjne nieraz wyniki uzyskiwane „profilami laminarnymi", które w istocie rzeczy pracują jako turbulencyjne.

5. Jak wiadomo, dobrze ustatecznione model może latać nawet bardzo dobrze z każdym profilem. Wyczyny takiego modelu są jednak najczęściej przypadkowe.

Chcąc przeprowadzić naukowe badanie nad wyczynami modelu, co umożliwia porównanie teorii z praktyką, należy wszystkie próby w locie wykonywać w powietrzu nieruchomym, np. w dużej zamkniętej hali sportowej, czy innymi pomieszczeniu.

P.

(C. d. n)

PRZED XVII OGÓLNOKRAJOWYMI

Modelarze z całej Polski intensywnie przygotowują się do XVII Ogólnopolskich. Wojewódzkie zawody eliminacyjne przeprowadziły już m. innymi Okręgi LL: Kielecki, Zielonogórski, Katowicki, Gdański, Poznański, Szczeciński, Wrocławski, Białostocki, których zwycięzcy będą reprezentowali barwy wojewódzkie na Ogólnopolskich. Oto ciekawsze wyniki niektórych z nich:

W zawodach Okręgu Szczecińskiego zwycięzcami w poszczególnych konkurencjach byli: Stanisław Sadowski — kat. A — 548,394 pkt.; Ryszard Jeliński — kat. B — 380,509 pkt.; Aleksander Salamon — kat. C—1 204,810 pkt.; Józef Ziółkowski — kat. D — 1 014,876 pkt.; Ryszard Godmański — kat. E — 904,475 pkt. Zespołowo zwyciężyli modelarze z ZPLL—Poczta Szczecin.

Wśród dziewięciu ekip startujących w zawodach Okręgu Zielonogórskiego pierwsze miejsce zajęli modelarze z Liceum w Nowej Soli. Indywidualnie zwyciężył Stanisław Klapuś z modelarni Wschowa, uzyskując w trzech startach czas lotu 182 sekundy. Drugie i trzecie miejsce zajął Kazimierz Bator z Nowej Soli (czas lotu w trzech startach — 160 sek.).

W białostockich eliminacjach na pierwsze miejsce w kat. A wysunął się Tadeusz Łukawski z modelarni okręgowej — 485,74 pkt., w kategorii C — Wiktor Łazarski z Białegostoku, uzyskując 1 050,78 pkt., a w kat. F — Pawłowski — 100 pkt. Zespołowo zwyciężyli modelarze z Białegostoku. (s.)

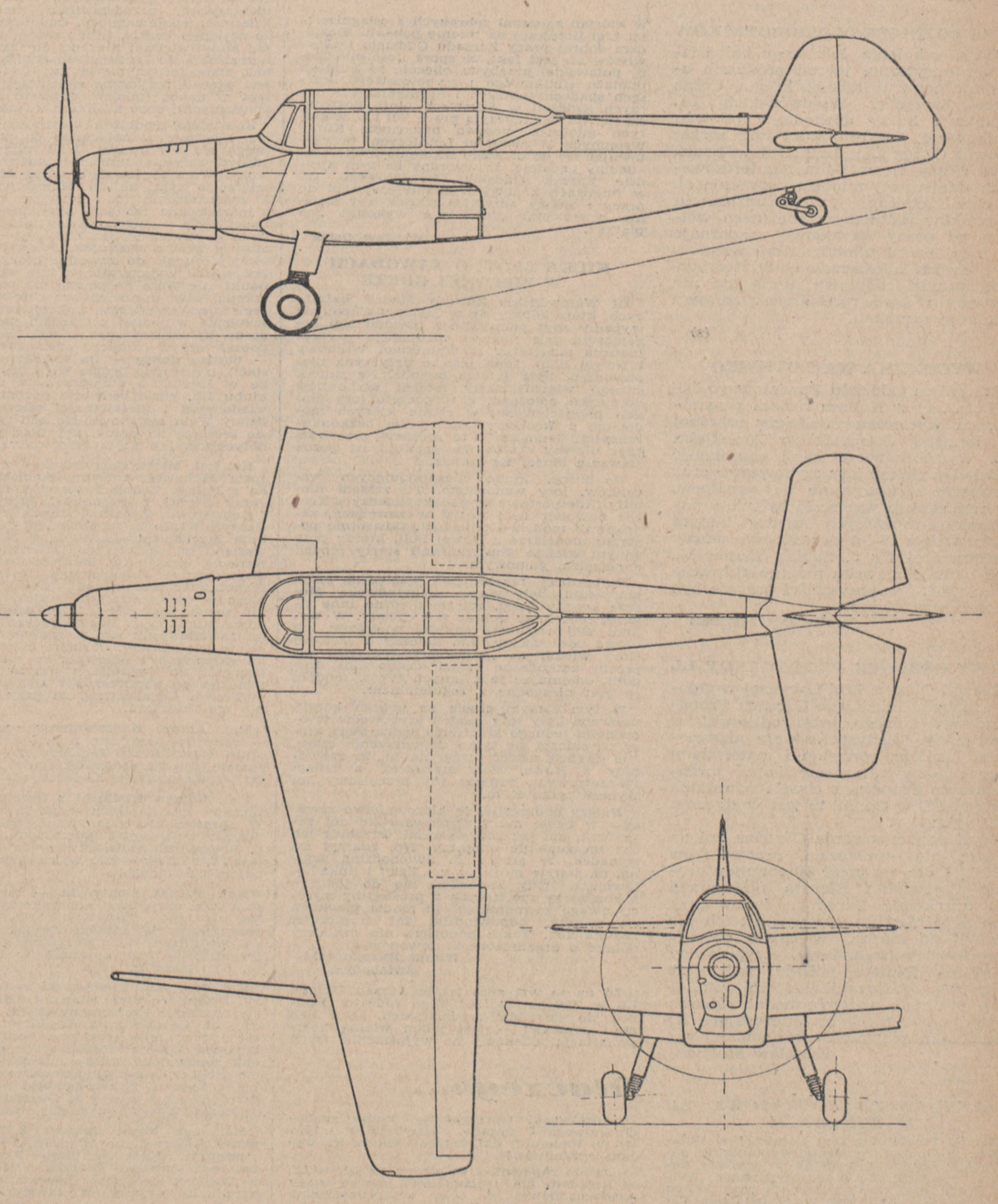
DLACZEGO?

...w Szkole Zawodowej w Wadowicach nie ma koła LL, ani modelarni? Młodzież tej szkoły prosi prof. Śliwę, który kiedyś próbował zorganizować koło, ale skończyło się tylko na spisaniu listy kandydatów, aby przyszedł im z pomocą w założeniu koła LL. P. Z.

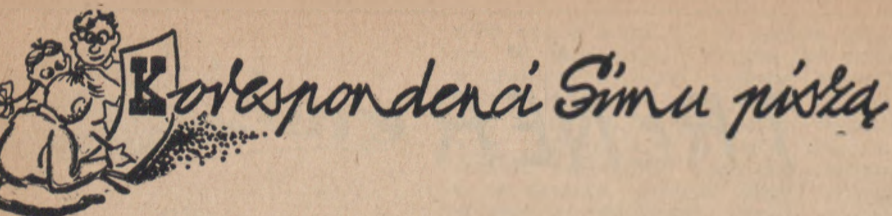
...Zarząd Powiatowy LL w Świebodzinie nie ma wyznaczonych godzin urzędowania i w ogóle nie pracuje? Z tej przyczyny modelarze wysłali do Okręgu niepodpisane i bez pieczęci ZP LL zgłoszenia na zawody okręgowe. Poza tym napotykają oni na wielkie trudności w swej pracy; nie mają lokalu, stołów, desek montażowych i innych potrzebnych im sprzętów.

H. W.

ZLIN 26 TRENER



PODZIAŁKA 1:50



KURS LOTNICZY DLA ROBOTNIKÓW

Akcja szkolenia lotniczego młodzieży bez odrywania jej od produkcji obejmuje coraz to szersze kręgi. Coraz więcej Zarządów Wojewódzkich LL organizuje kursy dochodzące pilotażu silnikowego. Ostatnio kurs taki zorganizował Okręg Ligi Lotniczej w Łodzi. Kurs cieszy się wielkim zainteresowaniem miejscowej młodzieży pracującej. W chwili obecnej już kilkudziesięciu robotników łódzkich w godzinach wolnych od pracy zawodowej zapoznaje się z tajnikami pilotażu silnikowego.

Po dwóch miesiącach nauki teoretycznej młodzi robotnicy ujmą po raz pierwszy w swe ręce drążek sterowy szkolnego samolotu.

(s)

WYCIECZKA NA LOTNISKO

Staraniem Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Kaliszu została zorganizowana wycieczka młodzieży szkolnej na lotnisko Ostrowskiego Aeroklubu LL. Wycieczkowicze mieli sposobność podziwiać piękne loty szybowcowe oraz akrobacje wykonywane na samolocie. Urozmaiceniem wycieczki były loty pasażerskie, w których między innymi udział wzięła 13-letnia uczennica szkoły podstawowej Nr 5, Sabina Majewska. Koleżanka Majewska pracuje aktywnie w kole LL i w przyszłości pragnie być pilotem sportowym.

Bolesław Hoffman
Kalisz

NOWY OŚRODEK PROPAGANDY LL

Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Opolu uruchomił niedawno Ośrodek Propagandowy, którego brak odczuwał w swej pracy. Niedysponowanie odpowiednim lokalem, sprzętem i materiałami propagandowymi uniemożliwiało zorganizowanie Ośrodka z chwilą powstania Okręgu LL w Opolu, to jest w styczniu 1951 roku.

Myśl zorganizowania Ośrodka ani na chwilę nie opuszczała pracowników ZOLL. I oto, na cześć 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bieruta postanowili oni uruchomić Ośrodek. Pracy przy tym było niemało, ale wysiłek ich nie poszedł na marne. W chwili obecnej Ośrodek Propagandowy, wyposażony w pisma lotnicze polskie, radzieckie i krajów demokracji ludowej, bibliotekę lotniczą oraz wiele modeli różnych typów, odwiedza żywo interesujące się lotnictwem społeczeństwo opolszczyzny.

Zdzisław Stolarz
Opole

WALNY ZJAZD POWIATOWY LL W PUŁAWACH

Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej w Puławach, po przeprowadzeniu wyborów w podległych kołach, przystąpił do wyboru nowych władz LL na szczeblu powiatu. Walny Zjazd Powiatowy odbył się przy końcu maja br. Przybyli nań przedstawiciele KP PZPR, ZMP, Okręgu LL oraz delegaci poszczególnych kół, by wspólnie podsumować dorobek całorocznej pracy.

Przewodniczący Oddziału tow. Walasik złożył sprawozdanie z działalności Zarządu, w którym zapoznał zebranych z osiągnięciami Ligi Lotniczej na terenie powiatu. Dowodem dobrej pracy Zarządu Oddziału i aktywistów LL jest fakt, że spora ilość młodzieży puławskiej przebywa obecnie na kursach pilotażu silnikowego i szybowcowego, kursach spadochronowych i mechaników lotniczych. Oddział w Puławach może poszczycić się również należytą pracą kół LL, w których młodzież masowo przechodzi Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych, przygotowując się do dalszego szkolenia lotniczego.

Mamy nadzieję, że wybrany na tym Zjeździe Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Puławach z nowymi siłami przystąpi do pracy i dołoży wszelkich starań, aby zadania przed nim postawione wykonać „na piątkę".

Wiesław Osiak

KILKA SŁÓW O ZAWODACH W ZIELONEJ GÓRZE

III Wojewódzkie Zawody Modeli Latających, które odbyły się w Zielonej Górze, nie wypadły zbyt pomyślnie z powodu złej organizacji, jak również niedbałego przygotowania modelarzy (z wyjątkiem Wschowy i Nowej Soli). Inną jeszcze przyczyną niepowodzeń, była fatalna pogoda. Na skutek silnego wiatru starty modeli szybowców szkolnych odłożono, a rozpoczęto loty modeli przejściowych, w czasie których modelarze z Wschowy okazali się bezkonkurencyjni. Jednakże i te musiano przerwać, gdyż ulewny deszcz nie pozwolił na pozostawanie dłużej na starcie.

Po burzy, mimo niesprzyjających warunków, loty wznowiono. Tu zaszedł niemiły i niesportowy wypadek: koledzy z Krosna odwołali swój udział w zawodach, zapakowali modele i odjechali. Odwrotnie postąpili modelarze z Nowej Soli, którzy przy silnym wietrze kontynuowali starty modeli z napędem gumowym.

Najbardziej rażące, pod względem przygotowania, były starty wyczynówek. Modele kręciły pętle, spirale i różne inne figury, lecz latać dobrze nie chciały. W wyniku złej regulacji modeli, większość ich uległa uszkodzeniu. Ale koledzy z Zielonej Góry wpadli na „wspaniały" pomysł. Po prostu uszkodzone części zastępowali drugimi, odejmując je z innych typów modeli, co jest niezgodne z regulaminem.

W tym samym czasie na uboczu kontynuowane były loty modeli szybowców w obecności jednego komisarza sportowego, który ograniczył się tylko do mierzenia czasu. Nie zwrócił nawet uwagi na to, że zawodnicy z Nowej Soli startowali z holem 100-metrowym, podczas gdy przepisowy hol wynosił tylko 60 m.

Należy podkreślić, że kierownictwo zawodów w ogóle nie przejmowało się ani zawodami, ani też zawodnikami. Przebieg ich był im zupełnie obojętny. Np. zdarzył się wypadek, że grupie ze Świebodzina zaginął na starcie model typu „Żak" i linka holownicza. Gdy zwróciłem się do jednego z komisarzy sportowych z prośbą, by zwrócił uwagę zawodnikom, że model powinien się znaleźć, odpowiedział mi ironicznie: „Szukajcie". Takie podejście nie świadczy dobrze o organizatorach zawodów.

Witold Hussakowski
Świebodzin

Co na to wszystko powie Zarząd Okręgu LL w Zielonej Górze? Tego rodzaju stosunek do zawodów modelarskich, taka nad nimi „opieka" — jest jedną wielką kompromitacją. Czekamy na wyjaśnienia. (red.)

Dlaczego...

...absolwenci teoretycznego kursu spadochronowego I stopnia, odbytego w lutym br. w Radomiu, dotychczas czekają na wyniki egzaminów?

...mimo zapewnień ze strony Oddziału LL w Radomiu nie uruchomiono jeszcze wieży spadochronowej w celu przeprowadzenia kursu praktycznego?

Absolwenci kursu czekają na wyniki egzaminów i otwarcie wieży.

Zygmunt Michalski
Radom

POCZTA LOTNICZA

Kol. **Regina Pietkiewicz** z Siedlec jest uczennicą Liceum Pedagogicznego i bardzo chciałaby zostać lotniczką. Oto krótki fragment z jej listu: „Rodziców straciłam podczas wojny i obecnie jestem w Internacie Państwowym. O lotnictwie marzyłam jeszcze w szkole podstawowej, toteż kiedy ją ukończyłam, przedstawiłam kierownictwu Internatu swoje zamiary. Odpowiedziano mi, że najlepiej będzie, jeśli zostanę nauczycielką. Mimo wielkiej niechęci do tego zawodu, uczęszczam do Liceum Pedagogicznego, jednak stale jestem myślą „w obłokach". To jest właśnie przyczyną moich słabych postępów w nauce (miałam aż sześć stopni dostatecznych), choć zdolności mi nie brak".

Koleżanko! Podejście Wasze do nauki jest złe. „Bujanie w obłokach" do niczego dobrego nie doprowadzi. Jeśli mimo niechęci zdecydowałyście się zostać nauczycielka, nie wolno Wam lekceważyć nauki. Musicie pamiętać o tym, że na Wasze wychowanie i wykształcenie idą pieniądze państwowe i marnowanie ich jest karygodne. Zawód nauczyciela — wychowawcy młodego pokolenia obywateli Polski Ludowej — jest naprawdę bardzo zaszczytny. Jeżeli zmienicie swój stosunek do zawodu, który macie w przyszłości wykonywać, a tym samym i do nauki, nic Wam na pewno nie będzie przeszkodą, aby uprawiać sport lotniczy. Możecie przecież podczas wakacji przejść przeszkolenie w jednej z dziedzin sportu lotniczego, np. szybowcowe, a jeśli będziecie sie dobrze uczyć (zamiast ocen dostatecznych — bardzo dobre — na to Was na pewno stać!), nie trudno będzie Wam pogodzić naukę w Liceum z uczęszczaniem do Aeroklubu LL, gdzie będziecie pogłębiały swoje wiadomości i umiejętnaści pilotażowe. Radzimy Wam zastanowić się nad tym i wziąć się szczerze do pracy, aby błąd popełniany dotychczas jak najszybciej naprawić.

Kol. kol. **Mieczysław Machaj** z Gdańska, **Józef Jackowski** z Syby, **Stanisław Szczotka** z Puław. **Zenon Jewstrat** z Namysłowa. **Jerzy Stecki** z Hajnówki, **Jerzy Sobczyk** z Sędziszowa, **Zygmunt Abram** z Jabłonny, **Henryk Kanio** z Tarnowskich Gór—Technikum Mechaniczno-Lotnicze w Bielsku, ze względu na ograniczoną ilość miejsc w internacie, przyjmuje kandydatów tylko z województwa katowickiego. Natomiast dotychczasowe Technikum Mechaniczno-Lotnicze w Warszawie, na skutek reorganizacji zostało zmienione na Technikum Budowy Silników z następującymi kierunkami zawodowymi: silniki spalinowe, płatowce, technologiczny, obróbka cieplna, obróbka skrawania i odlewnictwo metali nieżelaznych. Do Technikum przyjmowana jest młodzież po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej. Zaznaczamy, że przy szkole tej nie ma internatu.

Kol. **Antoni Karbowniczek** ze Słabkowic — radzimy starać się o przyjęcie do Centrum Wyszkolenia Technicznego LL. Porozumcie się z Zarządem Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Kielcach, ul. Staszica 10.

Kol. **Roman Wiśliński** z Gościeńczyc. Silniczków modelarskich redakcja nie posiada. W sprawie nieotrzymywania SiM-u reklamujcie w urzędzie pocztowym, względnie u listonosza. Nadesłany przez Was rebus jest zbyt łatwy — nie wykorzystamy. Opracujcie coś innego.

Kol. **Michał Strutyński** — wieś Szkółki. Rozrywki umysłowej nie wykorzystamy. Hasło jest dobre. Pomyślcie o innym układzie rozwiązania. W sprawie szkolenia lotniczego porozumcie się z Zarządem Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Bydgoszczy, ul. 1-go Maja 62.

Kol. Romuald Bieńkowski z Jeleniej Góry. Brakujące Wam numery SiM-u zamówcie w Sekcji Propagandy ZGLL w Warszawie, ul. Ogrodowa 65. W Gdańsku, podobnie jak w Jeleniej Górze. będziecie mogli kupować SiM w kioskach. Chcąc mieć jednak zapewniony każdy numer — zaprenumerujcie w najbliższym urzędzie pocztowym.

Kol. **Ryszard Krasnodembski** z Wrocławia. Zwróćcie się z prośbą do Okręgu LL o przydzielenie Was na następny turnus.

Kol. kol. **Karol Opaczek** z Zabrza, **Tadeusz Klapenda** ze Złocieńca, **Ryszard Piwowoński** z Krakowa, **Paulin Koć** z Nawijowa oraz **Leonard Kotarba** z Myszkowa — w Waszych sprawach interweniujemy. Po uzyskaniu wyjaśnienia zawiadomimy Was.

Kol. **Tadeusz Rabiejewski z Łeby.** Do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych przyjmowani są kandydaci po ukończeniu IX klas szkoły podstawowej.

(s)

Szybownicy



NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

— Daj mi święty spokój z tą wiatrówką. Przestań wreszcie ze mnie kpić — wybuchnął i mówił dalej prawie krzycząc: — Daj mi spokój! Chciałem, to kupiłem! Mam tego wszystkiego już zupełnie dość, dość. Rozumiesz, dość... — powtarzał coraz głośniej i znów chciał odejść, ale i tym razem Zocha przytrzymała go za rękaw.

Przyglądała mu się uważnie i ze zdziwieniem, a potem z namysłem, na pół do siebie zaczęła mówić:

— Zachowujesz się dziwnie. Jeśli tylko o tę wiatrówkę ci chodzi, to powiem, żeś nie tylko niemądry, ale i gbur. A poza tym nie dostrzegam w twoim zachowaniu postawy zetempowca. Mamy wszyscy znacznie poważniejsze zmartwienie od twojej wiatrówki. Cały kolektyw radzi i myśli tylko o sprawie zaginięcia spadochronu. Walek, który w gruncie rzeczy tylko częściowo ponosi winę w tej sprawie, miejsca sobie znaleźć nie może. Pracuje na starcie za dwóch i całym zachowaniem wykazuje, że pragnie odrobić swój błąd. A ty ciągle myślisz tylko o swoich sprawach. Opuściłeś ręce i... „głowa cię boli". Nic cię nie obchodzi dobro kolektywu... Chyba, że... — spojrzała na niego ostro — ...że to nie tylko wiatrówka tak cię wytrąca z równowagi...

Zawróciła na pięcie i energicznym krokiem odeszła w stronę startu. Marek czuł się jak spoliczkowany. Nie miał siły zrobić kroku. W głowie mu huczało.

Nad lotniskiem tymczasem połyskiwał w słońcu szybowiec, kręcąc zgrabnie kolejną wiązankę akrobacji.

Rozdział trzynasty

JA UKRADŁEM SPADOCHRON!

Tego wieczora długo w noc w ciemnym, uśpionym budynku szkoły jeżowskiej jarzyły się światłem dwa szerokie okna. Jedno na piętrze, drugie na parterze.

Dolne światło płynęło z pokoju odpraw. Siedzieli w nim Tadek Puchała, Walek Sikora i Marek Roszkowski. Wiedli długą rozmowę. Rozmowa musiała być trudna i ciężka, bo siedzieli zgarbieni, z ponurymi twarzami, a słowa wymawiane były z wysiłkiem i cicho, jak gdyby wstyd im było wypowiadać je głośniej.

Marek, wsparty łokciami o kolana, z głową bezwładnie złożoną na dłoniach, mówił wbijając wzrok w ziemię i nie podnosząc ani na chwilę oczu na kolegów. Matowym, bezbarwnym głosem coś długo opowiadał, a w miarę opowiadania twarze słuchających coraz bardziej się zasępiały. Tadek z Walkiem siedzieli w milczeniu, nie przerywając mu ani słowem i unikając nawzajem swego wzroku. Raz po raz tylko przez zaschnięte gardła przełykali z wysiłkiem ślinę, a Tadkowi grały mięśnie policzków, tak mocno zaciskał ze zdenerwowania szczęki.

W tym samym czasie na górze, w pokoju kierownika obozu, siedzieli naprzeciw siebie Janiak i Bogdanowicz. Bogdanowicz wparty głęboko w fotel, z nogami wyciągniętymi do przodu, z głową wtuloną w ramiona, patrzył w zamyśleniu na ścianę niewidzącymi oczami. Janiak, siedząc na krześle, jedną ręką opierał się o stół i bębnił po nim palcami, a w drugiej trzymał złożony we czworo arkusz papieru.

Po pewnym czasie Janiak odezwał się, jakby wracając do przerwanej rozmowy:

— No, i pomyślałbyś coś podobnego? Wierz mi, Roman, że po tej ostatniej rozmowie w komendzie milicji, kiedy prowadzący śledztwo dowodził mi, że złodziej musi być wśród nas, przechodziły mi przez głowę najrozmaitsze przypuszczenia. Myślałem, że to może ktoś dorywczo zatrudniony w budynku, albo ktoś z personelu administracyjnego... Jedno tylko ani na chwilę nie przyszło mi na myśl — że to uczestnik naszego obozu.

Bogdanowicz poruszył się w fotelu, mruknął coś niezrozumiale, a Janiak snuł dalej, na głos swoje myśli:

— Pilot, wyczynowiec, jeden z czołówki naszej kadry — tak potwornie się zhańbił. Sprawił taki zawód, bo przecież przedtem pracował przyzwoicie i latał nienajgorzej. Gnębi mnie też fakt, że nie przyznał się pomimo zdecydowanej postawy całego kolektywu, pomimo tylu rozmów na ten temat, które powinny były przecież trafić do honoru zetempowca...

Bogdanowicz podniósł rękę, jakby chciał coś powiedzieć, ale tylko odwrócił głowę w stronę drzwi i zastygł, nasłuchując. Usłyszeli ostrożne stąpania po schodach, a potem wyraźnie już kroki kilku par nóg na korytarzu.

— Któż to, u diabła, jeszcze tam się włóczy? — zamruczał do siebie Bogdanowicz i spojrzał na zegarek. — Przecież już po dwunastej. Łażą po nocy, a potem chcą bić rekordy...

Rozległo się ściszone pukanie do drzwi. Do pokoju weszli jeden za drugim: Marek Roszkowski, Walek Sikora i Tadek Puchała. Tadek zamknął drzwi. Stanęli niezdecydowanie na środku pokoju.

Janiak zamienił porozumiewawcze spojrzenie z Bogdanowiczem i rzucił krótko:

— Z czym przychodzicie?

Marek postąpił pół kroku naprzód i zagryzł wargi. Blady był jak ściana. Nienaturalnie szeroko rozwartymi oczami patrzył wprost na Janiaka, ale wydawało się, że go nie widzi. Poruszył parę razy bezdźwięcznie ustami i wreszcie nieswoim głosem wyjąkał:

— Ja... ja chcę powtórzyć tutaj to, co już powiedziałem Tadkowi i Walkowi...

Urwał, zrobił głęboki wdech, jakby mu zabrakło powietrza:

— Ja ukradłem spadochron!

Tadek z Walkiem opuścili oczy. Marek wystraszonym spojrzeniem powiódł od Janiaka do Bogdanowicza. Skulił się w sobie, jakby oczekiwał uderzenia.

W pokoju zaległa denerwująca cisza, w której dziwnie łagodnie zabrzmiał głos Janiaka:

— Więc jednak się przyznałeś? Późno, stanowczo za późno jak na tego, który nazywał się naszym kolegą i zetempowcem. Kiedy powiedziałeś o tym Tadkowi i Walkowi?

Marek milczał, bliski płaczu. Na pytanie odpowiedział Tadek:

— Dzisiaj przed ciszą nocną przyszedł do mnie i prosił, żebym zawołał Walka, bo chce nam coś ważnego oznajmić. Poszliśmy do pokoju odpraw i tam opowiedział o wszystkim.

— Ja chciałbym powtórzyć... — wtrącił złamanym głosem Marek. — Chcę powiedzieć, że sprzedałem spadochron temu gospodarzowi, u którego nocowałem w Zawadach. Może uda się go jeszcze odzyskać.

— Możesz nie martwić się o spadochron — przerwał mu Janiak, wskazując ręką w kąt pokoju za stołem, gdzie w pokrowcu leżał spadochron.

— Chyba go poznajesz. To właśnie ten, który sprzedałeś. Jak widzisz, jest już w bezpiecznym miejscu. Szczegółów też opowiadać nie potrzebujesz. Wiemy, jak umówiłeś się z Pokornym, wiemy, że spadochron wyniosłeś podczas zabawy synowi Pokornego, i wiemy, ile za niego dostałeś.

— Więc już o wszystkim wiecie od dawna, a ja zachowywałem się jak prawdziwy złodziej. Ukrywałem prawdę, nie miałem odwagi przyznać się...

— Od dawna nie wiemy o tym, Marku. Gdyby tak było, to od dawna też nie byłbyś już uczestnikiem naszego obozu. Lecz to, że popełniłeś przestępstwo, jest niestety smutną prawdą. A w moich oczach wygląda to tym bardziej haniebnie, że chociaż pojąłeś całą ohydę swego postępku, tak długo zwlekałeś z przyznaniem się do winy.

Janiak popatrzył z wyrzutem na Marka, a potem dodał wyjaśniająco:

— Meldunek o twojej kradzieży — potrząsnął trzymaną w ręku kartką — przyniósł nam dzisiaj wieczorem razem ze spadochronem młody chłopak — zetempowiec — ze wsi Zawady. Był członkiem trójki „lekkiej kawalerii", która wczoraj wykryła u Pokornego ukryte zapasy zboża. Możesz sobie wyobrazić, jak zetempowcy zdziwili się, gdy na strychu pomiędzy workami z pszenicą znaleźli spadochron. Tak, Marku. Nie tylko popełniłeś kradzież, ale jeszcze wszedłeś w porozumienie z tym Pokornym, z takim wrogiem... — tu Janiak przerwał, jakby głos zdławiło mu obrzydzenie i po krótkiej chwili podjął dalej. — I na cóż to tak gwałtownie potrzebne ci były pieniądze, że aż tak się poniżyłeś?

— Kupiłem wiatrówkę... wydając częściowo pieniądze z funduszu nagród współzawodnictwa, które powierzyli mi koledzy... Liczyłem na to, że dostanę pieniądze z domu, ale moje nadzieje zawiodły... Chciałem zwrócić wiatrówkę, w sklepie nie chcieli jej przyjąć... Nie miałem skąd wziąć pieniędzy na pokrycie niedoboru koleżeńskiego funduszu i dałem się namówić Pokornemu...

Janiak pokiwał smutno głową.

— Widzisz, Marku, jak to jedno przestępstwo rodzi drugie, jak to brnie się coraz głębiej w bagno. Wydałeś społeczne pieniądze — wykazałeś karygodną lekkomyślność. Czy nie mogłeś z tą sprawą przyjść do mnie, a przede wszystkim do przewodniczącego ZMP? Wstyd ci było! Nie miałeś odwagi złożyć szczerej samokrytyki! Wolałeś sprzedać państwową własność! Wolałeś ściągnąć na kolegów podejrzenia...

Marek z nagłą determinacją podniósł głowę:

— Zdaję sobie teraz jasno sprawę, że ohydnie postąpiłem. Zhańbiłem siebie, skrzywdziłem kolegów. Nie jestem wart tego, żebyście do mnie jeszcze mówili...

— Nie tutaj, Marku — przerwał Janiak. — Nie tutaj miejsce mówić o tym. Samokrytykę musisz złożyć przed wszystkimi uczestnikami obozu, na ogólnym zebraniu obozowej grupy ZMP. Oczywiście, o ile władze Milicji Obywatelskiej dadzą ci możność wziąć udział w tym zebraniu. Zebranie zwołamy jutro, a tymczasem — jak sądzisz, co powinniśmy zrobić z tobą?

— Jeżeli pozwolicie, to chciałbym osobiście jutro z rana złożyć zeznanie w komendzie milicji, a potem już od władz będzie zależało, co będę mógł robić dalej.

Marek powiedział to zgaszonym głosem, ale po chwili na policzki wystąpiły mu krwiste plamy, gdy dodał z wysiłkiem:

— W każdym razie... Jak będę mógł... Wy nie myślcie, że ja świadomie... Będę się starał odrobić mój błąd. Naprawić go. Zmyć z siebie tę ohydną plamę, żeby móc znowu spojrzeć swym kolegom w oczy... Gdybym tak mógł dostać się do Nowej Huty...

— Praca w Nowej Hucie to zaszczyt — odezwał się z powagą milczący dotąd Walek Sikora. — Nie dla ciebie tam miejsce. Jeśli naprawdę szczerze zechcesz przywrócić sobie imię zetempowca, to okazji ci nie zabraknie. W naczej Ojczyźnie jest dosyć pracy dla chętnych rąk.

— Walek ma rację — wtrącił Janiak — ale na razie jeszcze nie czas o tym mówić. Najpierw musisz ponieść wszystkie konsekwencje tego, co uczyniłeś. Zrobimy tak: jutro z samego rana pojedziemy we trzech — ty, ja i Tadek, do komendy Milicji Obywatelskiej, gdzie złożysz zeznanie o popełnionej kradzieży. Mam nadzieję, że cię nie zatrzymają i będziesz mógł jeszcze przedstawić swój postępek na naszym ogólnym zebraniu. Kolektyw cię osądzi, a potem niestety opuścisz obóz. Wierzę, że jeśli ci nie zabraknie dobrej woli, to i sił na pewno wystarczy do wytrwania przy swym postanowieniu. A tymczasem, chłopcy, pójdziemy spać. Do jutrzejszego zebrania cała sprawa pozostaje pomiędzy nami.

Marek ociężałym krokiem ruszył w stronę drzwi. Tadek z Walkiem wyszli za nim. Przy drzwiach Marek zatrzymał się i odwrócił w stronę pokoju. Patrząc na Janiaka i Bogdanowicza, to na stojących obok Walka i Puchałę, rzekł z wysiłkiem, zacinając się co parę słów:

— Mnie jest... naprawdę bardzo wstyd... Ja ogromnie... żałuję tego, co zrobiłem... Ja was bardzo... bardzo za to przepraszam... i... obiecuję wam, że... nigdy więcej... czegoś podobnego nie zrobię...

Odwrócił się szybko i otworzył drzwi. Wszyscy trzej opuścili w milczeniu pokój.

(23) (cdn)



FOTOGAZETKI, BROSZURY, KSIĄŻKI LOTNICZE PP „WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH"

Czy wiecie, co zawiera plan wydawniczy Ligi Lotniczej na rok 1952 w dziedzinie materiałów propagandowych i pomocniczych w szkoleniu na KWWL-ach? Posłuchajmy, co o tym mówią PP Wydawnictwa Komunikacyjne, których nakładem materiały te ukażą się w druku.

W roku 1952 ujrzymy jeszcze 4 fotogazetki o łącznym nakładzie 120 tys. egzemplarzy. Tematyka fotogazetek przedstawia się następująco: Przodownicy ZMP w LL; Osiągnięcia Ligi Lotniczej przed Świętem Lotnictwa; w 35 rocznicę Rewolucji Październikowej; Osiągnięcia Ligi Lotniczej w roku 1952.

Trzeba tu stwierdzić od razu, że nie zawsze fotogazetki były właściwie wykorzystywane. Nieraz kontrola wykazała, że pracownicy w Okręgach i w Oddziałach wykorzystują je na brudnopisy lub jako przykrycia na biurka. Tego być nie powinno. Nie wolno nam zmarnować ani jednej fotogazetki dla celów własnych.

Obok fotogazetek ukaże się również 38 haseł o łącznym nakładzie 190 tys. egzemplarzy.

A teraz przejdziemy do broszur. Również nakładem PP — Wydawnictwa Komunikacyjne — ukażą się następujące broszury: Lotnictwo w służbie gospodarki narodowej; Droga do lotnictwa — od modelarstwa do lotnictwa silnikowego; Młodzież ZMP w lotnictwie; Lotnictwo Polskie — od pierwszego wzlotu w powietrze do obecnych osiągnięć. Wymienione broszury ukażą się w łącznym nakładzie 220 tys. egzemplarzy.

Następna seria broszur, w nakładzie około 50 000 egzemplarzy zawierać będzie następujące tytuły: Zadania członków LL; Historia LL i jej struktura; DOSAW — DOSAAF — charakter pracy radzieckiej organizacji lotniczej; Lotnictwo ZSRR i jego osiągnięcia; Rozwój i osiągnięcia lotnictwa sportowego; Zasady opanowania lotu; Historia samolotów i ich przeznaczenie; Rodzaje i zasady działania silników; Rodzaje i przeznaczenie spadochronów.

A teraz książki. Ukaże się: „Zbiór konwencji lotniczych" pod redakcją prof. dr. C. Berezowskiego, zawierający teksty 9 konwencji regulujących zagadnienia żeglugi powietrznej w skali międzynarodowej. W przygotowaniu jest książka Czesława Szczecińskiego o meteorologii stosowanej.

Wydawnictwa pomocnicze są następujące: Normy czasowe czynności okresowych samolotu Li-2 i Ił-12; Świadectwa wyposażenia samolotów Li-2 i Ił-12; Samolot Aero AE-45 — Instrukcja techniczna; Biuletyny lotnicze; Technologia remontu agregatów; Podwozie i instalacja hydrauliczna samolotu Ił-12; Instalacja paliwowa samolotu Ił-12; Technologia średniego remontu samolotu Ił-12; Grupa śmigło-silnikowa — technologia; Rozkład lotów — lato 1952; Rozkład lotów na liniach krajowych i zagranicznych.

W przygotowaniu: Instalacja przeciwoblodzeniowa i ogrzewnicza; Sterowanie płatowca i silnika; Opis techniczny samolotu Li-2; Remont silnika Asz CZ—IR. Remont metalowych śmigieł; Album głównych połączeń samolotu Li-2; Instalacja obsługi samolotu Li-2.

Książki powyższe są przeznaczone wyłączne do użytku PLL „LOT".

H. ZAWADA

UWAGA CZYTELNICY, kolejny odcinek opowiadania o dziejach szybowca Tańskiego — „Lotnia" z powodu nawału aktualnego materiału zamieścimy w następnym numerze. (red.).

LOTNICZE MATERIAŁY ŚWIETLICOWE — Pieśni, Inscenizacje, Wiersze — w opracowaniu Jerzego Koniecznego. Wydawnictwo Ligi Lotniczej. Rok 1952. Stron 125, cena zł 6.

Nowowydany przez Ligę Lotniczą zbiór lotniczych materiałów świetlicowych zawiera doskonale opracowany wybór pieśni, inscenizacji, wierszy i prozy, a więc materiał tak bardzo potrzebny dla prowadzenia skutecznej pracy propagandowej dla lotnictwa.

Uwagę zwraca bardzo przejrzysty układ treści tej pożytecznej książki. Zbiorek zawiera 11 pieśni kompozytorów polskich i radzieckich (przy tekście każdej pieśni znajdują się nuty), inscenizację według książki Borysa Polewoja pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku", 14 wierszy autorów polskich i radzieckich oraz 12 wyjątków prozy, wybranych z różnych dziedzin literatury lotniczej — naszej i radzieckiej.

Dla przykładu: miłośnicy pieśni znajdą m. in. w zbiorku takie pozycje, jak „Marsz Lotników", „Piosenkę o samolocie Iliuszyn", „Wciąż wyżej", zwolennicy poezji z przyjemnością ujrzą utwory Majakowskiego, Tanka, Kirsanowa w tłumaczeniu naszych poetów oraz wiersze polskie: Trembeckiego, Gruszczyńskiego, Prutkowskiego, Winklera; w dziale prozy widnieją fragmenty pięknych książek, takich jak „Na młodych skrzydłach", „Szybownicy", „Na zwycięskim szlaku", „Opowieść o prawdziwym człowieku", „Myśliwiec" czy „W służbie ojczyzny".

Książka ta, zaopatrzona w przyjemną okładkę, powinna znaleźć się w każdym kole LL, świetlicy, aeroklubie i szkole LL.

(z).

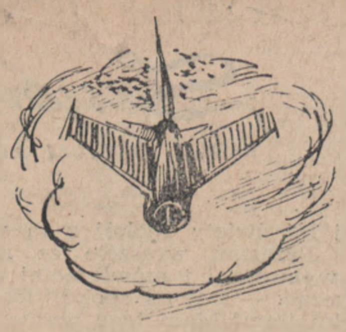


W VI Okręgowych Zawodach Modeli Latających w Katowicach miały wziąć udział poza normalnymi kategoriami modeli, także „modele wznoszące się"!!!

Możecie się o tym przekonać, jeżeli przeczytacie wzmiankę w „Dzienniku Zachodnim", wydanie popołudniowe z dnia 29. 5. br., w której omówiony jest program tychże zawodów.

Obywatelu Redaktorze „Dziennika Zachodniego! W imieniu „licznych rzesz zwolenników małego lotnictwa, wśród których zawody wzbudziły zrozumiałe zainteresowanie i niewątpliwie zgromadziły na lotnisku rekordową ilość widzów", stwierdzić należy, że takiej specjalnej kategorii „modeli wznoszących się" dotychczas nie wprowadzono i nie zamierza się wprowadzać do małego lotnictwa. Najmłodszy modelarz, mały Jasio z Gogolina prosił, aby powiedzieć Obywatelowi Redaktorowi, że każdy model latający wznosi się, lub opada w czasie lotu. Poza tym Jasio zapytuje, jaki rekord w ilości widzów posiada lotnisko katowickie, gdyż jest ciekawy tej „rekordowej ilości widzów" na lotnisku w Katowicach w dniu zawodów.

SMS



Zdzisław Gryglicki — ROZWÓJ LOTNICTWA — Modele redukcyjne samolotów. Wydawnictwo Ligi Lotniczej, rok 1952. 25 stron opisów + 7 planów. Cena 9 zł 80 gr.

W ramach Biblioteki Ligi Lotniczej ukazał się w sprzedaży zeszyt (pierwszy z serii tego rodzaju wydawnictw), zawierający w porządku chronologicznym siedem planów modeli — pięciu najbardziej znanych i posiadających historyczne znaczenie samolotów i dwóch szybowców, zbudowanych przez konstruktorów polskich i rosyjskich.

Modelarze nasi ujrzą w tym zeszycie plany następujących modeli: samolotu Aleksandra Możajskiego, szybowca Czesława Tańskiego, samolotu Tańskiego, samolotu Aleksandra Porochowszczykowa, samolotu „Ruskij Witaź", szybowca „Bydgoszczanka" i samolotu DKD-1. Wszystkie plany modeli sporządzono w skali 1:25, bardzo dokładnie i przejrzyście.

Zeszyt zawiera obszerne opisy konstrukcji wymienionych samolotów i szybowców, uwzględniające także okoliczności towarzyszące powstawaniu tych maszyn. W tekście umieszczono 7 ilustracji. Uwagę zwraca oryginalna okładka.

(z)

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. Halina Skrzypczak z Warszawy. Wszystkie zepsute pieńki muszą być usunięte, ewentualnie leczone. Nieduże braki uzębienia, nie upośledzające odżywiania organizmu, nie stanowią przeszkody w przyjęciu na szkolenie lotnicze.

(B)

Uszy należy zbadać przez specjalistę.

Podana przez Was ostrość wzroku jest wystarczająca, ale oprócz tego od kandydatów na pilotów szybowcowych wymagana jest odpowiednia sprawność aparatu ruchowego oczu, brak zezów ukrytych, zdolność odróżniania barw, a to wymaga osobnych badań w Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich.

Kol. Sławomir Gocławski z Pułtuska. Piszecie, że po przebytej operacji, z powodu złamania w obrębie lewego stawu łokciowego, macie pewne ograniczenie ruchów w tym stawie. Z opisu Waszego można przypuszczać, że macie zachowane ruchy wyprostne przedramienia, które są najważniejsze.

Sprawne działanie stawu łokciowego ma duże znaczenie w pracy pilota. Według obowiązujących przepisów zakres ruchów przedramienia w stawie łokciowym musi mieścić się w granicach kąta 100 stopni.

Sam fakt przebycia złamania nie będzie przeszkodą w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze, o ile okaże się, że staw łokciowy działa wystarczająco sprawnie. A to stwierdzi już komisja lotniczo-lekarska. Na razie starajcie się wykonywać ćwiczenia fizyczne, np. wspinanie się na drążku do góry lub też kopanie łopatą w ogródku.

Nasza okładka:

Parada „Much" na IX KZS na lotnisku Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej.

Foto: **LL — Koszewski**

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.
Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.
Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8.

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 2316. **3-B-20176.**